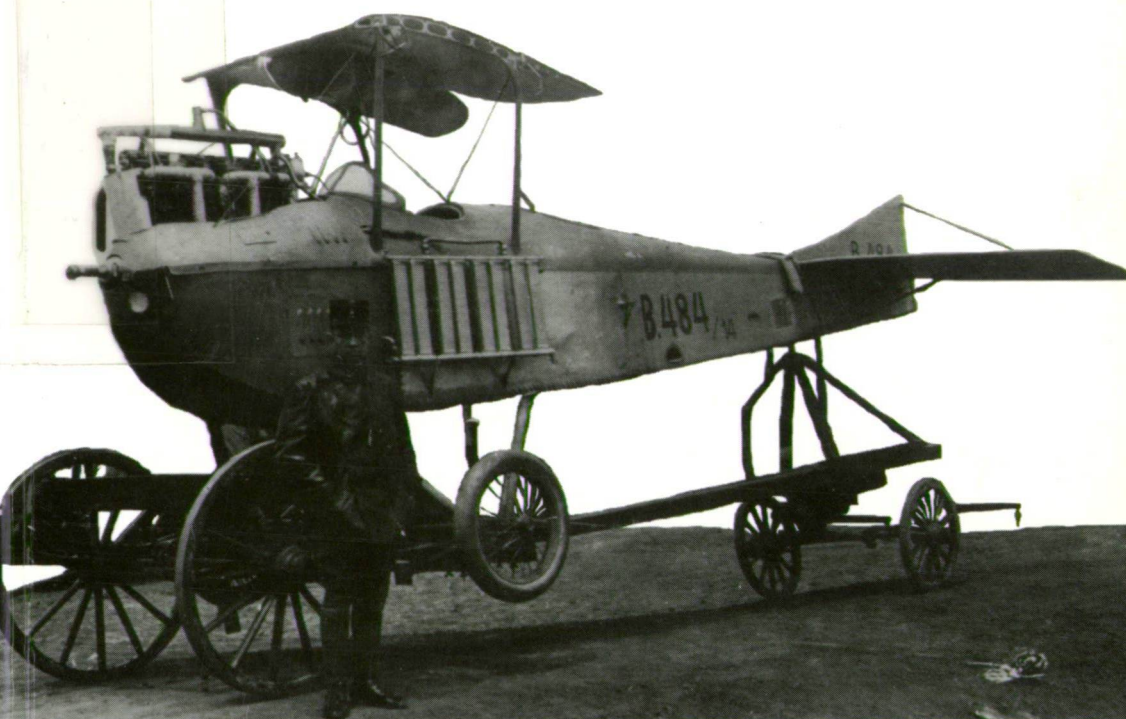


21485

# *A szegedi repülés története*

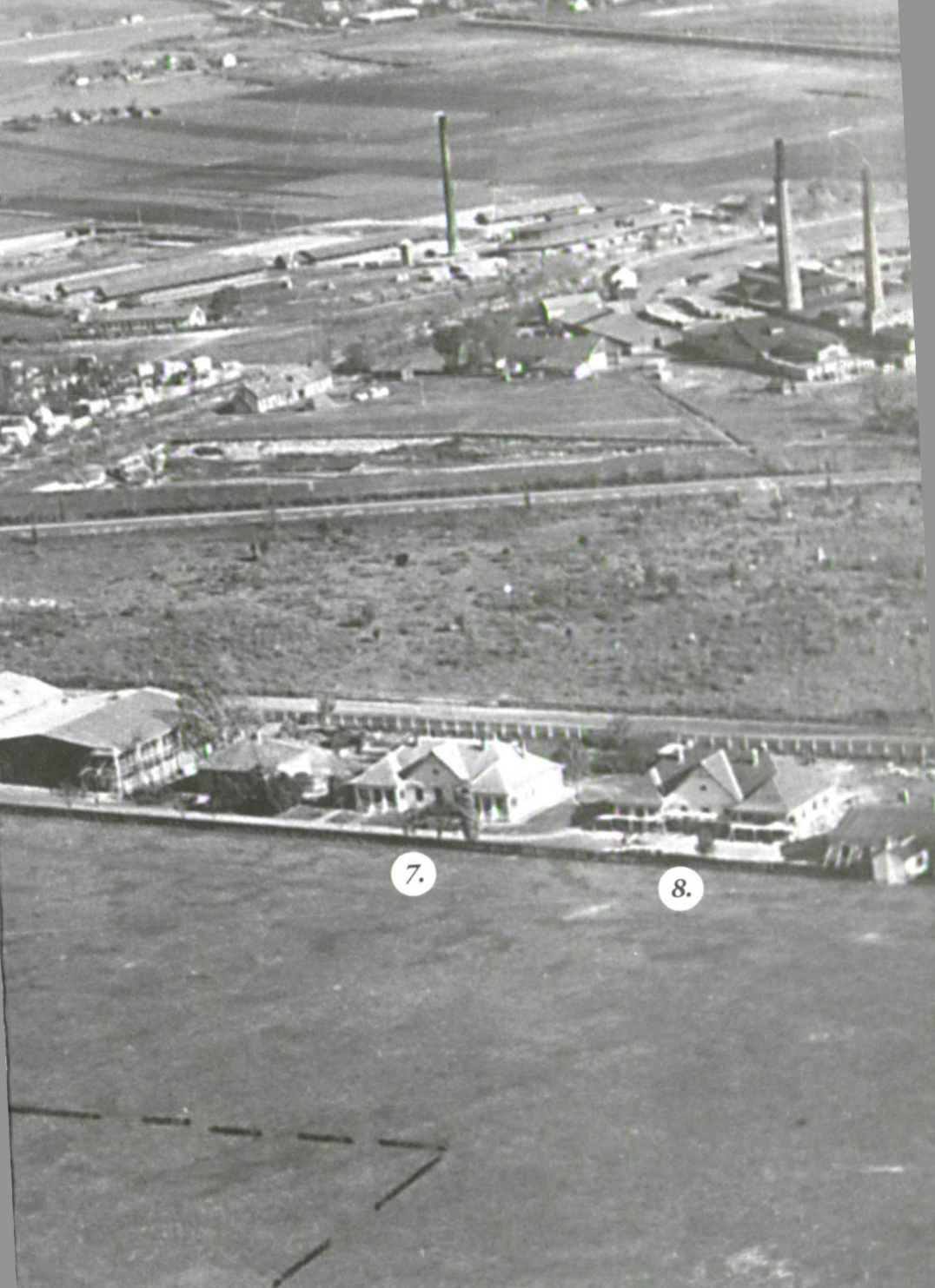
*szerkesztette Pusztai János*



KÖZLEKEDÉSTÖRTÉNETI TANULMÁNYOK







7.

8.

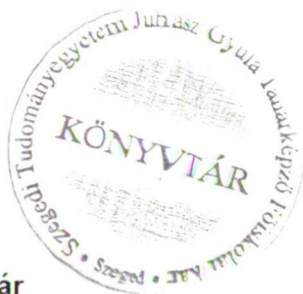




## A szegedi repülés története



# A szegedi repülés története



SZTE Egyetemi Könyvtár



J000682000

Szegedi Tudományegyetem  
Juhász Gyula Tanárképző Főiskola Kar

Könyvtár

Közp. naplő. 234090/200 3. ....sz

Tört. naplő. 21485/200 3. ....sz

Ajánlék

BELVEDERE

Szeged

2002





Kedves Olvasó!

Sokan nem is tudják, hogy városunk történelmében milyen fontos szerepet játszott a repülés. Mai világunkban, amikor a polgárok számára a legfontosabb a közúti közlekedés, kevesen gondolnak arra, hogy Szegeden milyen nagy múltra tekint vissza az aviatika.

A Belvedere Meridionale kiadó jóvoltából az olvasó hiánypótló munkát tart a kezében. Pusztai János nem kisebb feladatra vállalkozott, mint hogy összegyűjti és rendszerbe foglalja városunk repüléstörténetét. Volt miről írnia: Szeged egész XX. századi történetét végigkísérte a repülés, a kezdetektől napjainkig, az első – szó szerinti – szárnypróbálgatásoktól a modern technikai eszközökig. A szerzők nagy érdeme, hogy kiváló munkájuknak köszönhetően nem merülnek feledésbe a légi közlekedés helyi emlékei. A pilóták bátor tettei, a híres gépek, valamint a szegedi repülőtér korabeli hétköznapijai szerves részei és sokszor alakítói is voltak városunk történelmének.

A téma iránt érdeklődők számára napjainkban az egyik legfontosabb kérdés a szegedi repülőtér sorsa. Mindannyian tudjuk, hogy a nagy múltú létesítmény évtizedekig nem a város, hanem az állam birtokában volt, így a légi közlekedés helyi fejlesztése nem a kívánt ütemben zajlott. Hosszú tárgyalás eredményeként, 2001 augusztusában azonban a helyzet megváltozott: Fónay János miniszter úr aláírta azt a dokumentumot, amelynek értelmében a polgári kormány visszaadta a repülőteret Szegednek.

Jelenleg azon dolgozunk, hogy olyan létesítményt hozzunk létre, amely méltó a neves elődök emlékéhez és amely minden szempontból megfelel a harmadik évezred európai kihívásainak.

dr. Bartha László  
Szeged Megyei Jogú Város Polgármestere





## Szerkesztői beharangozó

*„Mert mélységes mély a múltnak kútja”*

*(B. Brecht)*

A szegedi repülésnek messze visszaható szellemi gyökerei, alkalmanként kísérletező, gyakorlati felvillanásai is voltak. Az aviatika iránt érdeklődők, álmodozók, tudós elmék, a tudományos egyesületek, csoportosulások szakosztályaiban tömörültek. Mindezt a repülés varázslatossága, a kor hét-mérföldes léptékű technikai csizmája tette lehetővé. E csoportosulásokról eleddig, sajnálatosan csak közvetett adatok állnak rendelkezésünkre, időben visszautaló emlékezetésekből, úgymint előadások, összefüggések, modellező és repülő bemutatók apropójából. Első értesüléseink – amelyek már érdekcsoportot sejtetnek – a XX. sz. elejétől, pontosabban az 1909-es esztendőktől vannak. A szegedi repülés első három évtizedét összefoglaló mű (a könyv első része) – ismereteink szerint – eddig ilyen mélységben, terjedelemben, részletességgel, nem született. (Megjegyzendő, hogy a napjainkig terjedő, már történelemmé vált évtizedekről sem készült helyi érdekű, korszakokat átölelő, összefoglaló repüléstörténeti írás. Az 1945. utáni korszak a könyv II. része.) Az első korszakból döntően a katonai repüléssel – nem hadi, hanem helytörténelmi értelmében – illetve a repülőtér históriájával és az ott állomásozó egységek, alakulatok helyzetével, a kereskedelmi repüléssel, általában a polgári légi forgalommal, majd 1938-tól az algyői sportrepülők életével is foglalkozik összefoglaló tanulmányunk. Lehetőségeink miatt a szegedi repülés eseményeinek feltárására, adatközlő kronológiájának az összefoglalására vállalkozhattunk. A helyi eseményeknek kiterjedtebb, elemzőbb kutatására lesz majd szükség ahhoz, hogy azt az elérhető legjobb teljességgel, korrektül illeszthessük a magyar történelem folyamatába.

A helytörténeti leírásnál a szegedi és az országos repülés, a politika és a repüléspolitika markáns pontjainál tördeltük fejezetekre az anyagot, a szükséges összevetések elvégzése okán is, hogy láthassuk, miként hatottak azok a város történeti trendjére.

Mint látjuk, a repülés helyi eseményeit a lineáris, inkább parallel történetírás (politikailag nem elemző, csak a külső és belső eseményeket párhuzamba állító) szabályai szerint igyekeztünk azt egységes csokorba kötni. A „támaszték nélkül” előtárt helyismereti adatok könnyen válnak kortalanná, történelmietlenné és lebegnének ég és föld között, mint Mohamed koporsója.

A nem egyértelmű adatok esetében azok bizonytalan voltát jelezzük, de csak akkor, ha az már valahol – részfeldolgozásban – megjelent. Csakis úgy állítjuk szembe a mi tényeinket a korábban mások által közöltekkel, ha a magunk adatát minden kétséget kizáróan hitelesebbnek, bizonyítottnak tudjuk. Kitalációkkal nem terhelhetjük kedves olvasóinkat, akik figyelmükkel, a téma iránti érdeklődésük kifejezésével megtiszteltek bennünket. Mindvégig arra törekedtünk szerzőtársaimmal, hogy az Önök kezébe egy történetileg hiteles, olvasmányos alpmű kerüljön. Az is meghatározó volt e helytörténeti munka írása során, hogy azt a források pontos megjelölésével is ellássuk. Közzöljük azon híryanagok bibliográfiáját, repertóriumát, fondját is, amelyeket nem építettünk be e könyv testébe, de még szolgálhatják a téma későbbi feldolgozóinak segítségét kutató munkájukban.

Meggyőződésem, hogy a következő oldalakon a Tisztelt Olvasó visszaigazolván látja majd célkitűzéseinket.

Köszönetet mondok alkotótársaimnak, akik közel egy éves megfeszített, önzetlen munkájukkal segítettek megvalósítani e könyv megszületését, számatlanul áldoztak heteket, hónapokat pihenő idejükből az adatgyűjtésre, mert hittek munkánk sikerében, az értelmes áldozat értékében – bár tudom, sohasem lehet bizalmukat, fáradságukat önzetlen munkájukat értékén elismerni, azt teljességgel megköszönni. Ők azok, akik a zsigereikben is érzik, hogy „semmi nem múlik el, csak a történelem”. A felejtés ellen csak egyetlen hatásos eszköz van, az örökkévalóság.

Szeged, 2000. január 3-án

A Történeti Bizottság nevében is köszönöm mindannyiuk hitét, bizalmát és önzetlenségét!

*Pusztai János*

# I. rész

Katonai, polgári, kereskedelmi és  
sportrepülés, repülőmodellezés

1915–1945

Írta: Pusztai János



## Előzmények

A nagy találmány, a merevszárnyú repülőgép elterjedése a ballon-repülés mellett Szegedet sem hagyta érintetlenül a század elején. A kutató, a szüntelenül újat kereső elme – így az aviatikai szárnypróbálgatók is – már jóval korábban megmutatta képességeit...

A szegedi születésű Szablik István (1746–1816), a helyi piarista gimnázium tanára, majd igazgatója, az első magyar léggömb megalkotója, 1784. augusztus 15-én hidrogén töltésű ballonjával sikeres kísérletet hajtott végre Budapesten. Harmadízben, 1785-ben, szülővárosában, Szegeden is bemutatta alkotását. Léggömbjével itt is eredményesen repült. A pesti látványosságon még embert nem emelt a szerkezet.

Mai ismereteink szerint Szeged térségében ez volt az első sikeresen föl- és leszállni képes ballonkísérlet.

Következő adatunk az 1902-es évhez kapcsolódik. Nyár végén, a híres TURUL léggömb bemutató útján Szegedre érkezett ifj. Tolnay Lajos kapitány irányításával, aki a budapesti Meteorológiai Intézet asszisztense, a Magyar Aeró Club (MAC, mint a Magyar Autó Club szakosztálya) alapító tagja, majd később igazgatója volt. A jónevű léggömb-pilóta hatodik útját Szeged–Lukovistye (Gömör megye) útvonalon tervezte, s azt – ismereteink szerint – sikerrel végre is hajtotta.

## Szeged is „kóstolgatja” az aviatikát

A repülés iránti olthatatlan vágy nem csupán a „Rákosi-úttörők” sajátossága volt. Szerke az országban új és újabb „rőzselángok” lobbantak fel, új és újabb repülőképes alkotmányok születtek. Ezeknek a kísérletezőknek a repülés iránti lelkesedésén túl még volt egy közös vonásuk, nevezetesen az, hogy többnyire a polgárság szegényebb rétegéből kerültek ki, pontosabban abban éltek. Az aviatika iránti lelkesedésüknel csak a szegénységük volt nagyobb, ez pedig alkalmatlan „induló tőke” a repülőgép építéséhez.

Antalfy Sándor brassói lakos, MÁV mozdonyvezető feltalált egy repülőgépet – írja a Szegedi Napló 1909. április 30-i száma – de a motor megvásárlásához már nem maradt pénze. Szeged Szabadkirályi Város alispánjához fordult kérelemmel, hogy engedélyezze neki a „tisztos város vezető testülete” a gyűjtést, minek várható jó eredményével befejezhetné repülőgépét. Antalfy szakértői igazolást csatolt kérelméhez, miszerint az általa tervezett és már jórészt megépült gép repülőképes (lesz). Az alispán nem zárkózott el attól, hogy a fiatal mozdonyvezető új utakat keresve Szeged polgárai körében találja meg a „találmánya” befejezéséhez szükséges javakat. A város népe óriási segítő szándékról tett tanúbizonyságot. Antalfy köszönő levelében jelezte az alispánnak, hogy a motor megvásárlásához hiányzó pénz összegyűlt és rövidesen felszáll repülőgépével.

Tordai Imre a helyi inasiskola tanár-igazgatója, a maga készítette repülőszerkezettel, az iskola udvarán végzett meggyőző aviatikai kísérletet.

Pittoni Béla, ugyancsak 1909-ben, pontosabban szeptember 5-én kezdte meg kísérleteit a maga szerkesztette és alkotta siklórepülőgéppel. Próbálkozásai sikerrel jártak, de a további fejlesztéshez szükséges tőke már nem állt a rendelkezésére.

A repülés hatalmas léptekkel terjedt. Mindinkább nagyobb teljesítmények, jobbnál jobb szerkezetek, motorok láttak napvilágot.

Az 1910. május 25-ére meghirdetett TOLNAY-DÍJ alapkövetelménye volt, hogy (a talaj nem érinthető) megszakítás nélkül 1000 métert kell repülni, és [...] az első díjat, 1000 koronát csak magyar pilóta nyerheti el. A győztes Zsélyi Aladár lett.

A Rákos mezei aviatikusok már oly messze jutottak a kísérleteikben, hogy a budapesti Aeró Club nemzetközi repülőversenyt hirdethetett meg, melyre

számos neves külföldi aviatikus is bejelentette részvételét, közöttük a francia gróf Montigny és a belga származású Croquet mérnök is.

Szeged 1910. május 22-én induló új lapja, a Délmagyarország, előfizető gyűjtő kampányt szervezett – az ötlet gazda, Holtzer Dániel szegedi nagykereskedő segítségével, aki a Délmagyarország hírlapvállalat igazgatósági tagja is volt. Az ő közbenjárásával hívták meg Montigny gróft és Croquet mérnököt a szegedi repülőbemutatóra, a budapesti nemzetközi versenyt megelőzően. Így Szeged lett a harmadik magyar város, – Sopron és Budapest után – ahol a francia aviatikusok bemutathatták a modern kultúrának ezt a legnagyobb csodáját.

Az ötlet nagyszerűségét mutatja, hogy az összes konkurens helyi lap egy héten keresztül ezt a hírt is hozta és bizakodó reménységgel kommentálta, propagálta a „szegedi repülést”. Óriási idegenforgalomra számítottak a szervezők, különvonatok indultak a megye és az ország különböző részeiből.

A két pilóta gépe a Windischgrätz Lajos herceg elnöksége alatt álló, a bemutató létrejöttét támogató HELIOS autó-szállítmányozási cég tulajdona volt. A hercegi vállalat Budapestről, de Szeged belvárosából is szállította a nézőket a lóversenyterre. (Ez ma a Cserepes sor, a Szabadkai út és a laktanyák által határolt 45 katasztrális holdat magába foglaló terület.) A fővárosból Szegedre látogatott vicomte Fontenay francia főkonzul. A magyar főrend tagjai közül is többen megjelentek báró Bánffy Dezső társaságában.

A szegedi Uránia Mozi filmet készíttetett a repülésről és azt napokon keresztül zsúfolt ház előtt mutatták be.

A negyvenezer (!) fizető néző végül is csalódottan térhetett haza a nagy ovációval beharangozott repülőversenyről. Az erős szél miatt késő délutánig kellett halasztani a repülést. Az estébe hajló időben rendszerint csendesedni szokott a szél, de most továbbra is veszélyes mértékű maradt. Ilyen óriási tömeget viszont nem lehet kétségek között őrlődve hagyni, így Montigny gróf vállalta a kockázatos repülést. Az első felszállás fél percig tartott. Motorhiba miatt a gép földnek csapódott és összetört, de szerencsére Montigny gróf séretlenül került ki a roncsok alól. A második felszállás, amit Croquet gépével repült a gróf, már kiválóan sikerült. A harmadik elrugaszkodás ismét nem zárult „summa cum laude”. A motor újból leállt és a bátor pilóta, a változatoság kedvéért éppen egy hatalmas vízállásos terület közepén landolt. Szerencsére sem Montigny, sem a gép nem sérült. A lehetséges dráma helyett operettbe illő jelenet játszódott le. A nézősereg egyik része „a gróf a vízbe hullt” szöveget recitálta, míg a másik fele azzal replikázott: „a gróft ki kell húzni”.



A „vízi kaland” szerencsésen zárult. A grófot száraz lábbal, a gépet sértetlenül sikerült kimenteni az iszapos vízből. Minden szerencsésen végződött, csak azok sopánkodtak, akik sokat fizettek és keveset kaptak. Egy rendkívül hangulatos, jókedvű riportban számolt be a repülésről a Délmagyarország 1910. május 31-i számában.

Több visszaemlékezés is a történet időpontját 1909. május 19-re vetíti vissza. A tévedés oka nyilvánvalóan a memória tréfája. A másik cáfolandó tétel, hogy a már említett memoárok a szóban forgó produktumot, a „szegedi repülést” Montigny–Zsélyi repülőbemutatóként említik és azt egy sajtófotóval próbálják hitelesíteni.



1. sz. kép

„Ez volt az első”

Montigny gróf és kísérete Szegeden (?) Közli az archiv (sajtó- ?) fotó szerzője vagy utólagos értékelője 1910. május 19-ét megelőzően a félével időpontjával.

A gróf és kísérete 1910. május 28–29-én tartózkodott Szegeden. A Blériot rendszerű „Type la transversee de la Manche No. 11” monoplán előtt állók: 1. Clermont, 3. Horváth Ernő, 4. Zsélyi Aladár, (?) 5. gr. Montigny, 8. Adorján János,

Utalnak itt a Szegedi Regélő c. folyóirat 5. kötet 1909. április 28-i számára (1. sz. kép), amely mindenképpen nonszensz. Zsélyi Aladár – ha jelen volt a szegedi repülő bemutatón – csak mint vendég vehetett azon részt, bár Zsélyi négy nappal korábban nyerte meg a Tolnay-díjat, így pillanatnyilag legismertebb tagja volt a rákosi repülőknak, akiről nap, mint nap hírt adtak a helyi lapok is. Nem képzelhető el, hogy a sajtó képviselői ekkora szenzáció fényében szó nélkül hagyták volna Zsélyi szegedi jelenlétét. (Ismereteink szerint az a tény is kizárni látszik Zsélyi szegedi jelenlétét, – hogy a Tolnai-Kupa utáni napon a gépe összetört, ő maga súlyos sérüléseket szenvedett.) Egyébként a Szegedi Regélő, amelyre több helyen is utalás történt – helyesen 1910. évi száma

foglalkozik a Montigny repülés leírásával – nem is említi Zsélyi nevét. Sem mellette, sem ellene szóló bizonyítéka nincs annak, hogy Zsélyi Aladár a bemutatón jelen lett volna, de egy bizonyos, hogy akkor Montigny-val nem repült.

A Montigny-féle repülés sokakban a kudarc érzetét keltette, bár a realitás értelmében, a kor elérhető technikai színvonalán, az átlagosnál nem adott kevesebbet. Másokban éppen a személyes vonzalmak feléledését vagy kiteljesedését eredményezte, aviatikai céljaik elérésére ösztönözte őket. Egy ilyen pozitív személy jutott tudomásunkra. Juhász Ferenc hódmezővásárhelyi születésű kőműves segéd Montigny repülése láttán oly erős vágyat érzett a pilótaélet iránt, amit nem is akart legyőzni. Tizenkilenc évesen nagykorúsíttatta magát, és fölvette 400 koronás örökségét, majd a várostól kapott ingyen telken hangárt épített és hozzáfogott élete nagy álma, a repülőgép építéséhez. Akkor még nem tudhatta, hogy a repülőgép készítéshez Darius kincse sem lehet elég. A motor nélkül kipróbált gép összetört. Amit még lehetett pénz-zé tett és kifizette adósságait. Ahogyan az igazi szegénylegényhez illik, vándorbotot fogott a kezébe, csak ő nem világgá, hanem Budapestre ment. Ott Szapáry Pál gróf támogatásával Schwachulai Sándor mellett lett szerelő.

A háborúban, 1914-től pilóta volt. A főtörzsőrmesterségig vitte, majd amint tehetette, felkérésre a német haderőhöz került és a fridrichshafeni repülőiskolában kapott oktatói beosztást. Itt kísérleteztek a Heinecke-féle ejtőernyővel. A bátorságáról híres magyar pilótát kérték fel az ernyő kipróbálására. A kísérleti ugrás időpontjára nincs utalás az életrajzban, de Juhász Ferenc úgy tudta és hirdette is, hogy ő volt az első magyar ember, aki mentőernyővel, repülőgépből sikeres ugrást hajtott végre.

A húszas években idehaza kereskedelmi pilóta lett. Kecskemétről Budapestre repült. A viharos erejű szélben lezuhant és életét veszítette. A főváros a budapesti repülési úttörők áldozatainak adományozott díszsírhelyre temettette.

A szabadkai illetőségű Kocsis János és Farbek Antal asztalosok 1911-ben, saját építésű vitorlázó repülőgéppel, a mórahalmi út melletti Kurva dombról indultak, autó-vontatással. (Kakuszi adat, forrás megjelölése nélkül. Az adat-szolgáltató nem tesz utalást a repülés eredményére és minőségére.)

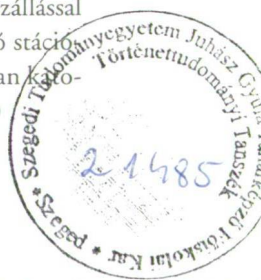
A Montigny repülés hullámai még 1911-ben sem ülték el. Kellő anyagi háttérrel bíró szegedi vállalkozók többen is próbálkoztak újabb repülőbemutatók rendezésével. Duncse Elemér cégtulajdonos májusra kérte a tanácsból a löverseny tér biztosítását. A repülőnap elmaradásának oka nem Szegeden keresendő, nem a jó szándékú kezdeményező bukása volt.

Az Újság c. budapesti hírlap írója Fröhlich János gyűjtést indított Székely Mihály aviatikus javára egy új, modern repülőgép megvásárlása érdekében. A jó ügy kezdeményezője és irányítója ígérte, hogy 1911. október elején el látogat Szegedre. A három nappal később megjelenő Délmagyarország hírszerkesztője már arról ad számot, hogy a korábbra tervezett gyűjtés új időpontban lesz, várhatóan október közepére halasztódik úgy, hogy arra Székely Mihály is leutazik Fröhlich lapszerkesztővel és a lóverseny téren repülőnapot tart. A repülés ismeretlen ok miatt elmaradt.

A Párizsban élő, de szegedi születésű Jacques Weinman (Weim Jakab) aviatikus – aki úgy érzi, hogy dicsősége van tudásával hazájának és szülővárosának – ösztöndíjat kér Szeged városától, repülőismereteinek további gyarapításához. Ígérete szerint, ha a remélt segítséget megkapja, akkor 1912. tavaszán hazarepül és parádés repülőbemutatót tart. Hiába lobbizott dr. Szalay József főkapitánynál – volt osztálytársánál – és Szmolényi Nándornál, – volt tanárjánál – a városatyák nem méltányolták kérését. Ez a repülőbemutató is elmaradt. Nem mentség, de a két héttel később érkezett miniszterelnöki kérő levél ugyancsak az elutasítás sorsára jutott. Huen-Héderváry Károly gróf kormányfő átiratban kérte Szeged városát (is), hogy a magyar aviatika támogatására alakult bizottságot anyagilag segítse. Egyáltalán az átirat ténye kétségbeejtő, ami magas fokú politikai gyámoltalanságról árulkodik és az aviatika aggasztóan siralmas, országos (= Rákos-mezei) állapotáról. Két év reményekkel teli várakozása meghozta a pozitív eredményt.

Tóth József aviatikus Zászlónk nevű gépével 1912. június 25-én, a lóverseny téren repülőbemutatót tartott. A szél – mint a korábbi esetekben is – erősnek bizonyult. Tóth aviatikus ennek ellenére vállalta a felszállást. Két kört – mintegy ötven méter magasan – írt le a versenypálya körül, a közönség fölött. A még tervezett két fölszállást a gyenge motorra, az erős szélre és a rossz benzinre hivatkozással már nem repülte meg. A két héttel ezutáni, Hódmezővásárhelyen rendezett bemutató sikerének fényében derült ki, hogy a Szegeden mutatott lanyha érdeklődés – amely mélyen alatta maradt a vásárhelyi erkölcsi és anyagi sikerének – nem lelkesítette újabb kockázatra Tóth József aviatikust.

Közben 1912. szeptember 6–12-e között, mezőhegyesi főhadiszállással „király-gyakorlat” volt az ország délkeleti térségében, melynek utolsó stációja Szegeden és környezetében játszódott le. (A „király-gyakorlat” olyan katonai hadgyakorlat, amelyet a király vagy valamely főherceg vezényel.)



Tizenöt aeroplánt szállítottak vonaton ponyva alatt, rejtetten – fedezték fel a kotnyeles újságírók a makói állomáson – melyeket tovább vittek a mezőhegyesi tábori repülőtérré. Ezekkel a repülőgépekkel szeptember 8-án a szegediek is találkozhattak, amikor a város fölött harci feladatot hajtottak végre, először felderítési céllal. A nyolc, a féltizenegy és a tizennyolc órákor megismétlődő berepülést így írja le a szemtanú: míg az egyik gép 1300 méteren vigyázta társai biztonságát és a „hadszíntéren” az „ellenséges csapatok” mozgását, addig az alacsonyabban szállók piros papírgömbökkel bombázták a Tiszán a Szeged védelmére kirendelt és az ott manőverező monitorokat.

A nagyszabású hadgyakorlat mintegy záró akkordjául szeptember 17-én, délelőtt egy fehér léggömb úszott át Szeged felett, tíz órákor már Makón észlelték. Innentől kezdve, közel fél évig, csendes napok köszöntöttek Szegedre a repülés terén.

Ismereteink szerint, legközelebb már csak 1913. április 10-én, 10 óra tájban verte fel „égi láрма” Szeged meghitt nyugalma. A másnapi hírekből megtudhattuk, hogy Uselac Emil alezredes, a monarchia repülőflottájának parancsnoka Fischamendből indulva Budapesten át Újvidékre tartott, ahol egy új repülőközpont létrehozásáról tárgyalt.

„Ladányi hadnagy Szegeden fog repülni” – tudósítják a nyájas olvasót a helyi lapok. A bemutató kitűzött időpontjában Hódmezővásárhelyről, légi úton (és nem vonaton, mint ahogyan ez a korábbi időszakban szokásos volt) érkezik a szegedi lóverseny térre. Így is történt ez 1913. augusztus 5-én, Az EST névre keresztelt biplán 7 óra 11 perckor – menetrendi pontossággal – simán leszállt a zsidó temetővel szemben lévő, a 4. sz. huszárok gyakorlóterén. Ez a bátor tett, hogy átrepülte biplánját Szegedre, is azt igazolja, hogy a legkiválóbb magyar pilóták egyike tisztelte meg a várost és közönségét. Nagyszámú nézősereg tapsolt az aviatikus pompás leszállásánál. A város vezetői, képviselői és a rendőrség emberei sem tisztelték meg az égből érkező vendéget (?). Az előre megbeszélt hangár is csak részben készült el. Az építőmunkások dupla bér ellenében sem voltak hajlandók vállalni a munka befejezését, mert havi bűcsúra kellett sürgősen hazamenniük. Ihász Ferenc vállalkozó magára maradt a félkész hangárral és a pontos elkészülés érdekében felvett 100 korona előleggel. Lányi Antal – aki többek között a Balaton első átrepülője volt és az 1914-es pöstyéni repülőverseny harmadik helyezettje – augusztus 10-én délután öt órára tűzte ki a repülőbemutató kezdetét. Saját konstrukciójú gépével, a hivatalos program

befejezése után, utas repültetést is ígért. A Délmagyarország tudósítója így foglalja össze a bemutatón látottakat:

- két és fél perc a levegőben, három részletben;
- szétrobbant az egyik henger, és a következmény...
- hatezer elégedetlen néző.

\*

Már szuronyok hegyén a béke. A naptár 1914. június elején áll. A pártok, a polgári szervezetek, csoportosulások a háborús előkészületek lázában élnek és sajátos eszközeikkel igyekeznek segíteni a kormányt, benne a hadügyi tárcát.

A Magyar Aeró Szövetség repülőállomás létesítését tervezte Szegedre. Erre a célra területet kért a várostól, az itt leszálló gépeknek pedig hangár építését. A tanács 1914. június 8-i ülésén foglalkozott a kérelemmel, s elhatározta, hogy a kért célra két terület közötti választás lehetőségét is felkínálja a MASZ-nak, de hangárt nem épít, mert ennek költségei meghaladnák a hatezer koronát és ekkora vállalkozási terhet nem képes az adott időben elviselni a város – közölte dr. Bokor Pál polgármester-helyettes.

Az első világháborút megelőzően Szegeden nem volt repülőtér, de a tények ismeretében a Monarchia meglévő repülőgép-állománya sem tette volna azt lehetővé.

A háború kezdetén, katonai szempontból is használható repülőgépe összesen 60 darab volt, ami technikailag is messze alatta maradt pl. a franciák 250 és a németek 150 darab biplánjának vagy monoplánjának. A kormányozható léghajók összehasonlítása is siralmas képet mutat, mert amíg a németek 15 darabot tudhatnak a magukénak, a franciák 11-et, addig a Monarchia mindössze négy darabról tud beszámolni. (Az adatok 1912. májusában jelentek meg a lapokban.)

A fentiekből látható, hogy a szembenálló felek között, a Monarchia szempontjából aggasztóak voltak az arányok. A meglévő 60 repülőgép, amely közül a legkedvezőbb esetben is csak 52 darab volt hadrafogható, nem indokol(hat)ta a repülőterek számának gyarapítását. A katonai gépek döntő hányada a kiképzés céljait szolgálta. A példa kedvéért megemlítendő, hogy az 1911-ben, Veszprémben tartott hadgyakorlaton még csak első alkalommal használtak felderítésre repülőgépet – ekkor is az osztrák Aeró Klub elnökét, Economo bárót kérte fel a hadvezetés.

A Monarchia katonai vezénylése osztrák irányítás alatt állt. Konzervativizmusa a bűnös könnyelműség szintjére emelte a vezérkart, hiszen már az évek óta tartó készülődés után is ekkora technikai hátránnyal sodorta tudatosan háborúba népeit és a világot. Sajnálatos, hogy az 1911-ben elfogadott és 1916 végéig megvalósulni tervezett véderő-reform is csak minimális fejlesztést ígért a légjáró csapatoknak mind repülőtelepei számának gyarapításában, mind a repülőtechnika és a személyi állomány növelésében. Az is nehezítette a fejlesztési cél megvalósítását, hogy ekkor még a repülőalakulatok nem álltak egységes irányítás alatt. Mozgósításkor összesen 13 repülőszázad indulhatott a frontra. A háború előkészületi terve szerint a véderő-reform törvény Szeged repülési kapcsolódását nem említette, ennek ellenére az 1915. év második felében meginduló repülőtéri fejlesztés és kiképzés mégsem került el a várost.

\*

## A kezdet

Szarajevóban 1914. június 30-án Gavrilo Princip meggyilkolta Ferenc Ferdinánd trónörökösét és feleségét, akik egy hadgyakorlat megtekintésére utaztak a városba. A kocka el volt vetve. Megteremtődött az alkalom – nem az ok! – a háború kirobbantásához. Az 1914. július 31-i hadüzenet után megindultak a Monarchia csapatai Szerbia ellen.

A kormány már július 28-án repülési tilalmat rendelt el, majd egy héttel később, augusztus 4-től teljes hírzárlatot a hadicselekmények közvetlen közlésére. Csak a vezérkar által kiadott vagy ellenőrzött haditudósítói anyagok kerülhettek a nyilvánosság elé. A hírzárlat és a katonai cenzúra betartását az ügyszégek tartoztak ellenőrizni.

„Szeged fölött lelőttek egy repülőgépet” – írja a Délmagyarország tudósítója, de a többi helyi lap kétkedéssel fogadja a hír valódiságát. Csak évekkel később igazolódott az alaphír hitelessége. Nagy valószínűséggel az esemény a napilapokban leírtak szerint játszódott le. A tudósítók közlésében csak a végkifejletben és a következményekben volt eltérés. Írják, hogy a Délvidéken, így Szeged légerében is, az éjszakai órákban, több alkalommal jelentek meg idegen repülőgépek nagy magasságban. A feltehetően szerb katonai gép a város fölött körözött és reflektorával megvilágította a Dugonics teret, más alkalommal a vasúti hidat kereste. Az újabb berepülésre felkészült katonaság, már csőre töltött fegyverrel várta a repülőgépet. Amikor az ismét a hatáskörzetbe került és kb. 200 méteren lehetett, a mannlicherekből sortüzet adtak le a katonák az ismeretlen aeroplánra. Az ösztűz után a gép mozgásából arra lehetett következtetni, hogy találat érte, mert előbb zuhanó-, majd siklórepülésbe ment át és eltűnt a Maros torkolat irányába. A sikeres vadászatban Vértess Antal százados, Palásthy Károly főhadnagy és Harsányi Richárd százados vett részt. Az esemény 1914. augusztus 18-án éjjel történt. (A gép roncsait évekkel később – a Hadtörténeti Múzeum anyagi támogatásával – emelték ki a Tisza iszapjából, 1940. június 17-én. Ekkor vált nyilvánvalóvá, hogy a megfigyelő életét vesztette.) A pilótának sikerült megmenekülnie. Másnap Makó közelében elfogtak egy gyanús személyt, akit hol Mailbourne nevű francia aviatikusnak, hol angol pilótaként azonosítottak, de egy – az Alföldön már évek óta vándorló – „hülye szabólegénynek” is aposztrofálta az ellentmondásos rendőri jelentés.

A katonai pilótaképzés – a korábbi években, a Monarchián belül – csak a Bécs környéki repülőterekre koncentrált. A háborús események és a felgyorsított pilótaképzés következményeiből levezethető baleseti áldozatok megnövekedett száma, az antant technikai és számbeli fölénye okozta veszteségek pótlási kényszere új kiképző századok felállítására készítette a hadvezetést, többek között az 1913-ban Újvidéken, az Aradon 1912-ben, gróf Teleky Tibor létesítésével kialakult magánrepülőtéren, majd újabb helyiségekben, mint Szombathelyen, Szegeden és még néhány vidéki városban. A kiképzőhelyek kialakítása az 1914. év végén kezdődött meg az ország területén.

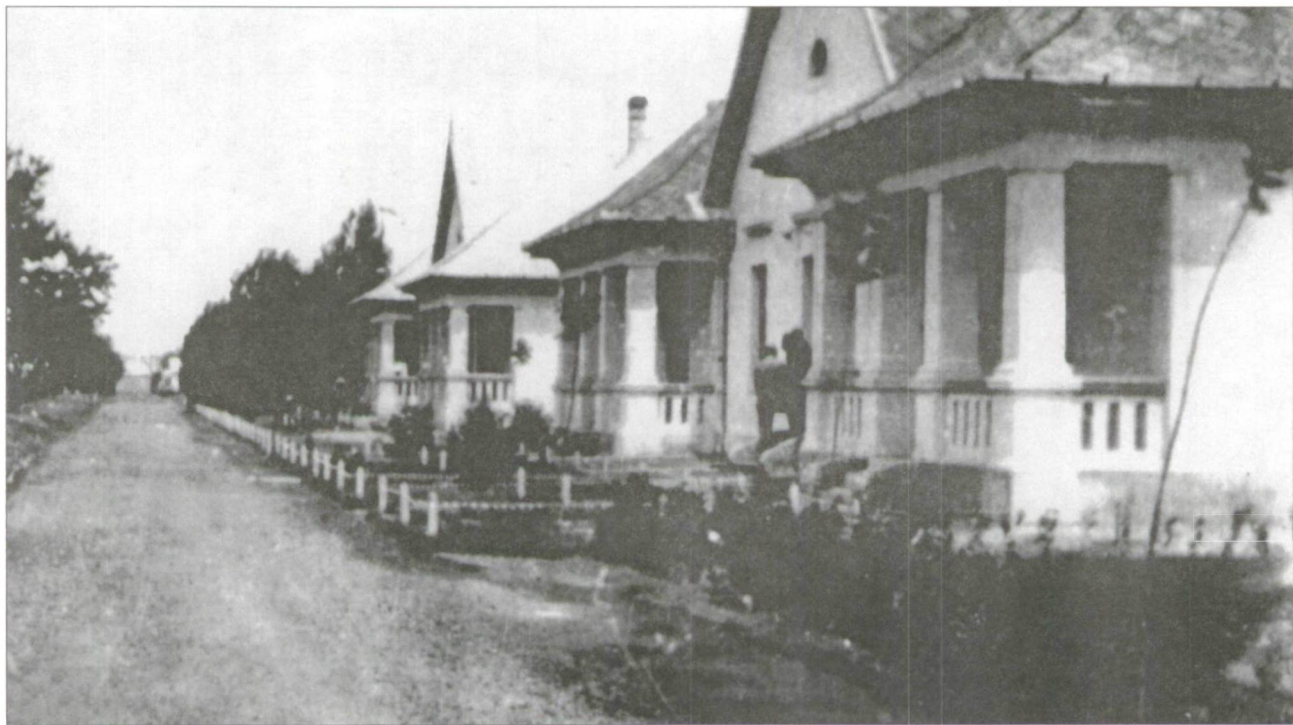
A szegedi kiképző pótszázad létrehozásának és a repülőtér építésének kezdeti időpontja csak közvetett adatok alapján állapítható meg, ezekből kíséreljük meg levezetni a két dátumot.

„Szeretném az én kedves Szegedemet onnan felülről is megnézni” – kérte dr. Cicatricis Lajos, a város alig fél éve kinevezett főispánja, a leszállásra kényszerült pilótát 1915. május 3-án, közli a Szegedi Friss Újság. A tudósító leírása szerint a kényszerleszállás helye a bátaszéki út mellett (ma bajai út), a jelenlegi repülőtéren vagy annak közvetlen közelében lehetett. Amennyiben a környékben lett volna kialakított repülőtér, minden valószínűség szerint ott szállt le a pilóta. A területet rendező alakulat sem lehetett akkor még a környéken. Száva Péter – aki a szegedi repülőtér műszaki műhelyének egyik létrehozója, később vezetője is volt – így mondta el emlékeit a repülőtér létesüléséről. Légikikötőnek alkalmas helyet a bátaszéki út mellett jelölték ki. (Szerk. megj.: a hadügyi kormányzat a hadiszolgálati törvény alapján vette birtokba a területet, ami azt jelenti, hogy a kormány a rendelkezése alá vont a területért sem vételárat, sem bérleti díjat nem fizetett.) 1914. őszén, a területre vezényelt utászszázad 1915. tavaszára alkalmassá tette a terepet a biztonságos fel- és leszállásra. Október 8-ra felépült a fahangár (akkor szerelőműhely), a fémvázás hangárok, a parancsnoki kőépület és a legénységi barakkok. (A fahangár, amely a repülőtér Maty-ér felőli oldalán volt, a borító belső és első oldalán bemutatott képen nem látható. A fölvétel az 1931-es állapotot mutatja.)

(A szerző mj.: Reisz Sándor mérnökkari hadnagy építésvezetésével készültek el a hangárok, melyért – többek között – 1916 májusában a legfelső katonai vezetés dicsérő elismerését érdemelte ki.)

Itt helyezték el a frissen megalakult 5. kiegészítő századot. (Az egység az aradi II. repülő zászlóalj részeként működött.) Így jött létre a katonai repülés egyik alapképző bázisa – mondta tollba emlékeit Kakuszi Józsefnek a „hites tanú”, Száva Péter, akkor még alhadnagy.





2. sz. kép

A tiszti lakások. A légi felvételen a 7. és a 8. számú épület.

Klárafalvi Aladár – a repülés szegedi történetének jeles ismerője – így ír a repülőtér létesüléséről. „Az aradi K.u.K. Luft Flieger Abteilung parancsnoka Rithmeister százados kapott megbízást arra, hogy keressen Szegeden olyan területet, amely repülőképzés céljára alkalmas.” E parancsnak megfelelően Kloss Erik pilóta és Szendrey László (máshol Kaszala Károlyt jelöli meg pilótaként) szegedi származású repülőhadnagy szálltak le 1915. október 8-án a bajai út melletti területen, a mai repülőtér helyén. Klárafalvi írása alapján az „utászezred” (?) egy hónapos megfeszített munkájával alkalmassá tette a területet repülés és a katonák elhelyezése céljára. A Klárafalvi anyag nem jelöli meg a forrást.

Nagy valószínűséggel, majdnem napi pontossággal állapíthatjuk meg – a közvetett jelek is arra mutatnak – hogy a repülőtér építés befejezése 1915. októberének elejére tehető, de a kiképzés már korábban megkezdődött. Erre utal a Szegedi Naplóban 1915. július 25-én megjelent írás, mely szerint a Dugonics tér és a Kárázs utca sarkán személyi sérüléssel járó balesetet okozott a szegedi repülőosztag gépkocsija. Ebéd és vacsora idején minden nap szállította a tiszteket az ottani étterembe. (Szerző mj.: vagyis már 1915. július 25-e előtt is kellett Szegeden pilótáknak lenni, akik a mai és az akkori repülőtér irányából jártak az étterembe. Feltételezhetőleg azok, akik az augusztusban kezdődő iskola-tábort készítették elő és szervezték meg a repülés feltételeit.) Május 3-án még nem volt repülőtér, mint erre korábban már utaltunk de a szegedi repülés első áldozatának életútjából ismerhetjük, hogy ő az augusztusban induló szegedi repülőtanfolyamon kezdte pályafutását.

További bizonyítéku­l szolgálhat a repülő­k szegedi létezésére az a tény, miszerint a városi Szabadoktatási Bizottság 1915. augusztus 15-én Felsőtanyán (ma Balástya) né­pünnepélyt rendezett abból a célból, hogy annak be­vételét a Felvidéken lerombolt falu, „kis-Szeged” újjáépítésének segítésére szentelje. A jó­te­konysági rendezvény műsorából tudhatjuk, hogy egy Fekete Örs nevű, szegedi repülőhadnagy vezetésével kellett több gépes kitelepülést végezni, emel­ve a né­pünnepély színvonalát. Arról nincs hiteles ismeretünk, hogy a pilóták és a gépek részt vettek e a programban, de hívták őket, tehát ott kellett lenniük.

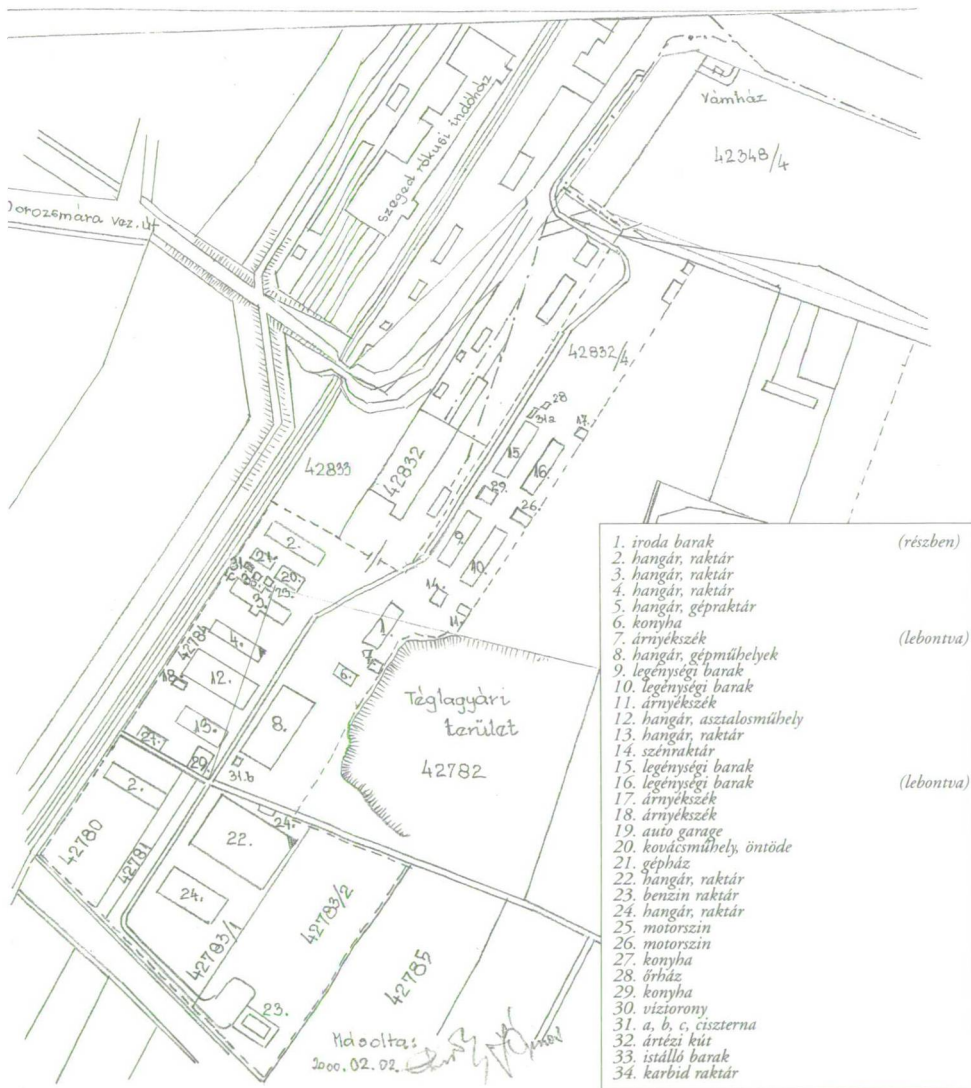
A repülőtér üzemeltetése szempontjából nélkülözhetetlen javítóműhelyt a Villamosvasút Társaság 1915. február 10-én kelt leveléből tudhatjuk – melyet a vá­rosi Térítési Bizottságnak küldött – hogy „a rókusi Feketeföldek 6. sz. alatti tele­pükön lévő kocsiszínjeiknek, raktárainak és műhelyeiknek egy részét...” átengedi a „szegedi császári és királyi repülőgépgyár vezetőségének ingyenes használatra, amelyeket a vezetőség saját céljaira megfelelően átalakított és azokban üzem­eit folytatja.” Gyakorlatilag erre utal Lugosi József Szeged története c. könyve 3/1. kötetének 366. oldalán jelzett utalás is, amikor a szegedi Villamosvasút Társaság



3. sz. kép

A javítóműhely bejárati kapuja. Felirat a kapu felett: K.u.K. Fliegerregiment Flugzeugwerkstätte der B.S.K. – magyarul: A császári és királyi repülőalakulatok repülőgépjavító műhelye.

*A szeged-rókusi repülőgépjavító műhely helyszínrajza*



4. sz. melléklet

*A szeged-rókusi repülőgépjavítóműhelyek helyszínrajza.*

a háborús érdekek kiszolgálása céljából a központi telep több helyiségét (szerző mj.: a mai remíz) repülőgép-javító műhely részére ingyen átengedte. (1917-ben, új szerződéssel már bérletdíj köteles lett a repülőgép javító részleg.)

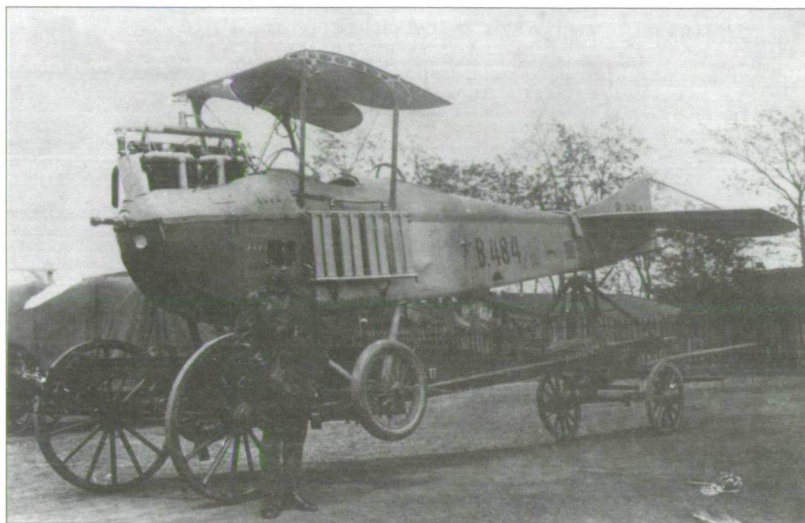
Csapó Béla – egy kortanúra emlékezve – elmondja, hogy a háború parancsoló szüksége már 1914. őszén, a mai repülőtér területén létrehozott egy hangárt, amiben az ideszállított kész elemekből repülőgépeket szereltek össze és egyenesen a balkáni hadszíntérre repülték azokat(?). Feltehetően az összeépítő helyszín a Közúti Vaspálya Rt. remíze lehetett. Így értelmezhetőbbé válik az igazgatóság Térítési Bizottságnak küldött átirata, melyben *repülőgépgyárat* említ és következetesen hol múlt, hol jelen időt alkalmaz a műhelyek átadásáról szóló levél szerkesztője, amely az átadó okiratban korábbi igénybevételt takar(hat). A száz–százhusz főt foglalkoztató motor- és sárkányjavító műhelyben a fa- és fémmegmunkáló szerszámgépek beszerelése, a raktárak feltöltése, a soknemzetiségű állomány létrehozása hosszú heteket felölölő munka volt. Az I. sz. Repülőgépjavító Műhely építési és átépítési munkáit a K.u.K. Katonai Építésvezetőség irányította. A vasúti jegyzőkönyvek, szállítólevelek tanulsága szerint – a szerszámgépek, pótalkatrészek kiadása körüli gyakori huzavona 1915 májusától megszűnt. Ezekből a közvetett tényekből logikailag levezethető, hogy a több repülőgép együttes javítására és gépjárművek felújítására is alkalmas műhelyek május közepére elkészültek.

A fronton megsérült vagy lejárt üzemidejű gépek javítása, karbantartása, motor- és légcsavar cserére stb. céljából a „flugzeug”-okat, gépjárműveket vasúton szállította Szegedre a repülőosztatok országos parancsnoksága. Nagy biztonsággal állítható, hogy 1915 augusztus elejétől a helyi reptéren is megindult a pilóta kiképzés. Az 5 db Etrich Taube együléses, felsőszárnyas, gyakorló repülőgép és 5, időnként 6 Lohner Nyílrepülőgép 'C' és 'D' változata (biplán) tartozott a szegedi repülőtér gépállományához. Most már ezek karbantartása is helyben történhetett. A repülőtér és a javítóműhely közötti, oda és vissza gépszállítást, egy forgószámolyos szekér-alvázsal oldották meg. Erre erősítették fel az elemeire bontott repülőgépet, majd ló-, autó-, olykor emberi húzó- és tolóerővel oldották meg a célirányos mozgatást. (Lásd az 5. számú képen.)

A szegedi repülőtér első parancsnoka egy ulánus tiszt, báró Ankershoffen István kapitány volt. (Szerz. mj.: egyes forrásokban Ankashoffer kapitánynak említik.)

A tábori-pilótaképzés kezdő létszáma 20 fő volt, akiket a hadsereg tiszt- és legénységi állományából, önként jelentkezés alapján toboroztak. (Ebből a





5. sz. kép

csoportból került ki a későbbi „Franck-kávé” és „Schmoll-paszta” reklámgépek egyik pilótája, Kirják István is.)

Sajnálatosan, 1916 tavasza meghozta a szegedi repülés első áldozatát. Május 26-án, hét óra ötven perckor teljesült be a sorsa a 23 éves ipolysági fiatalembernek, aki technikusból lett pilótává. Ügyes, biztos kezű repülőgép vezetőnek jellemezték előljárói. A helyi lapok, fittyet hányva a cenzúrának, apró részletekbe menően, a hősi halált szenzációvá dagályosítva közölték az eseményt. Schmatz János örvezető (több lapban Schwartz, más-hol Schwarz, de Schwarcz, Swarcz és Swartz, Smatz elírással is közölték az áldozat nevét, az emlékművön Smacz, a temetői illetve a katonai nyilvántartásban Schmatz János néven szerepel,) oktatójától, Hübner főhadnagytól 1000 méteres magassági repülésre kapott parancsot, amit végre is hajtott. A visszatéréskor mintegy hatszáz méter magasságban előbb hirtelen emelkedni, majd sebességét elveszítve zuhanni kezdett és negyvenöt fokban a Kendergyár Kálvária úti telepe mögött a szántóföldbe csapódott. A motor felrobbant. Egyes szemtanúk szerint már zuhanás közben lehetett hallani robbanásra utaló hangokat és utána a gép füstcsíkot húzott. Más szemtanúk cáfolták a robbanásra utaló hangokat, következményeit. Nagy valószínűséggel, a jelekből arra lehet következtetni, hogy körülbelül hatszáz méteres magasságban az áldozat elveszítette az eszméletét, így követ-

kezhett be a katasztrófa. Az orvosi vélemény nem zárta ki annak a lehetőségét, hogy már a levegőben életét veszítette Schmatz őrzető. A történetekre más elfogadható magyarázat aligha adható. Másnap, szombaton kellett volna indulnia a frontra, ahelyett vasárnap temették. A város dízsírhelyet adományozott. Bajtársai a tiszteknek kijáró katonai pompával temették fiatal bajtársukat. A szertartás a csapatkórház (a mai II. kórház öreg része mögötti területen) udvarán kezdődött, amely tele volt feketeruhás asszonyokkal, többségüknél fehér rózsacsokor. A ravatalon és körülötte tizenöt koszorú, közöttük a bajtársaké, amely ugyancsak fehér rózsából kötött és egy kiterjesztett szárnyú galambot formázott. Valamennyi Szegeden állomásozó fegyvernem tiszti csoportja megjelent kondoleálni Schmatz János őrzető temetési szertartásán. A város vezetését a kultúr tanácsnok képviselte. A ravatalhoz a repülőosztag katonáinak sorfala között lehetett eljutni. A katafalk előtt félkörben repülő tisztek álltak, a ravatal mellett fegyveres őrség díszelgett. Az egyházi szertartást követően az egyik katona bajtárs mondott búcsúztatót.

A halottasháztól a sírig, a gyászkocsi előtt egy katona vitte a szürkére festett fejfát. A sírba eresztés pillanatában a díszelgő egység sortüze dörrent. Fentről a repülőosztag egyik gépéből virágosó hullott a sírra. Több ezer szegedi asszony és anya virágcsokra borította be a frissen hantolt sírt. Nyilvánvalóan a fronton lévő vagy elesett szeretteiktől is Schmatz őrzető sírjánál búcsúztak. A repülés második szegedi áldozata – ugyancsak 1916-ból – Papp János volt, őt Schmidt Gyula elvesztése követte. Kakuszi József adatgyűjtésében merült fel a két repülőhalált halt fiatal neve. Róluk sem az újságok, sem a hivatalos okmányok nem adnak számot, de a császári és királyi Légierő Parancsnokság „A világháború magyar hősihalottjai – 1914–1919” c. anyaga sem nyújt támpontot. Nevük a szegedi temetők gondnokságának nyilvántartásában sem szerepel. (Szerz. mj.: Bocsor Elemér százados, az eddig legteljesebb anyag összeállítója elismeri, hogy a repülési áldozatok névjegyzéke – objektív okok miatt – messze elmarad a teljességtől.) Egy ismeretlen forráson alapuló Kakuszi-gyűjtésből került Papp János és Schmidt Gyula neve a repülőtéren lévő, „A repülés szegedi áldozatai” feliratú emlékműre.

A „vörös kakas” sem került el a repülőteret. 1916. július 19-én, hétfőn, a repülőtér déli oldalán lévő barakk, ahol az osztag irodája és egyéb raktára volt, lángbaborult. Az égő faalkormányból sikerült kimenteni az iratokat, de a tűz elemésztt két automobilt. A barakk porrá égett. A kár összege meghaladta a 80 ezer koronát.

Románia 1916. augusztus 27-én hadat üzent Ausztria–Magyarországnak és megtámadta Erdélyt.

A legfőbb katonai vezetés elismerése újabb szegedi tisztet illetett. Barkász Emil, a 46. gyalogezred hadnagya, az ellenséggel szemben repülő minőségében tanúsított vitéz magatartásáért „legfelsőbb dicsérő elismerésben” részesült – tudhatjuk meg a Délmagyarország 1916. október 3-i számából.

A hónap érdekességének tekinthető, hogy a Szabadkai Sport Egyesület kérelmének eleget téve, a bécsi repülő parancsnokság engedélyezte a szegedi repülőszázadnak, hogy 7–8 repülőgéppel bemutatót tartson a „jó szomszéd város” légterében jótekonysági céllal. A rendezvény fővédnöke báró Ankershoffen István százados, a szegedi repülőosztag parancsnoka volt.

A gépeket Valenta János repülő őrmester, oktató vezetésével repülték át Szabadkára, október 22-én, ebéd után úgy, hogy a rövid bemutatót követően, 14 órakor már leszálltak. Ekkor kezdődött a meccs, a rendezvény másik nagy attrakciója, a Szegedi Pilóta Football Club és a kihívó szabadkaiak között. A mérkőzés eredményéről lapzártáig nem érkezett jelentés.

Az arra érdemesnek újabb elismerést hozott a repülés. Király Korbuly Lászlónak, a repülőszázadhoz beosztott 3. sz. honvéd-huszár ezredbeli főhadnagynak vitéz magatartása elismerésül a hadi diszítményes 3. osztályú katonai érdemkeresztet adományozott a hadvezetés.

Szeged város katonai és polgári vezetői halottak napjára, a potenciális légiveszély ellenére sem rendeltek el gyertyagyújtási tilalmat a temetőekben. A polgárok jelentős része rosszállóan vette tudomásul a hatóságok közönyét.

A hadügyminiszter 1917. márciusi nyilatkozatában arról tájékoztatta a szegedieket, hogy április hónapban megkezdődik a városban a léghajózási osztály laktanyájának építése a honvéd-huszár gyakorlótéren. A minisztérium tervbe vette egy repülőgépgyár fölépítését is a városban.

A háború menerében bekövetkezett a fordulat, a merevszárný repülőgépek előtérbe kerülése – legalábbis a kezdeti időszakhoz képest a hadászatban bizonyított többcélú használhatóságáért – de az ország kivérzett gazdasága miatt, már a start előtt megbukott az ígéretes terv. Megvalósulásával óriási lehetőség nyílhatott volna a város repülőéletében..., de ez már a fantázia, a mese világába tartozó okoskodás lenne.

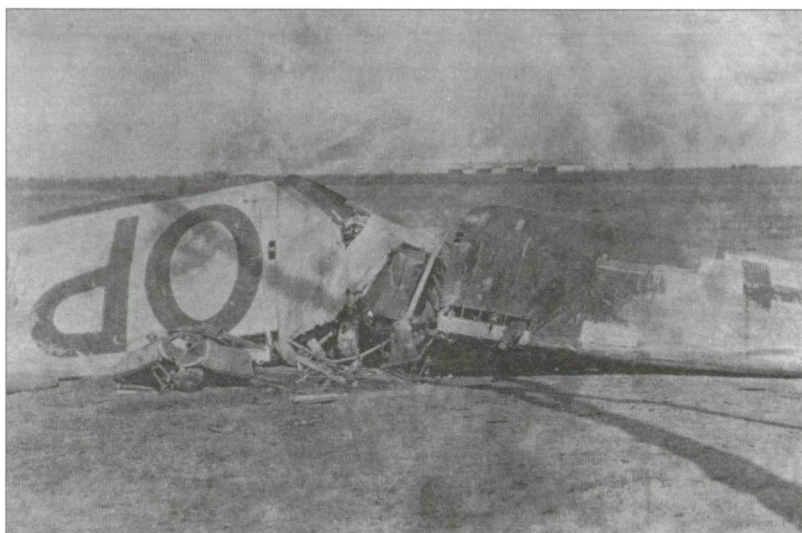
A remény, a lehetőség a háború után időkre is megmaradt, csak nem számolt a tényekkel, a realitással.

„Nagy terv a levegőben”, „Szeged repülő főállomás lesz?” csaknem ugyanez a cím, de már kijelentő módon, így: „Repülő-állomás Szegeden” – röpítették fel



az ígéretes tervet a helyi hírharsonák 1917 szeptemberében. Polgári kezdeménnyezéssel mind az osztrák, mind a magyar közlekedési minisztérium és a Magyar Kereskedelmi Bank Rt. támogatásával Graetz Pál, az ötlet kivitelezésének társasági megbízottja, a jeles programot ismertető levélben kérte a város vezetőtestületét, hogy „járulnának hozzá [...] repülőgépi kikötésre alkalmas terület átadására, [...] levél-, csomag- és személyszállítás céljára.” A ragyogónak ígérkező elgondolás – igaz, csak morzsalékaiban és más befektetőkkel – nem sokkal a háború vége előtt, 1918. július 5-én teljesült újság- és levélszállítás formájában, de végre volt légi kapcsolat Bécs–Budapest és vidék viszonylatban is.

Az 1917-es esztendő Szegeden a repülőkatasztrófák évének bizonyult. Március 8-án Slama Leopold 21 éves, bécsi származású pilótanövendék járt szerencsétlenül. Életét vesztette.



6. sz. kép

*Halálos zuhanás – 1917. (Háttérben a bajai út melletti hangárok.)*

A kiképzés háború diktálta, gyorsított üteme újabb áldozatokat követelt. „Hívatásának bátor teljesítése közben szerencsétlenség ért egy magyar pilótát” – közli megrendítő leírásában a Szeged és Vidéke című lap 1917. április 3-i számában. Életét vesztette Karabancs Jenő őrzetű, resicabányai illetőségű, húszéves fiatal. A közlemény leírásából következően, mintegy nyolcszáz méter magasságban dugóhúzóba esett, amiből nem tudta kivenni a gépet és

szörnyethalt, bár már közel állt az ötszázadik felszállásához, tehát nem tartozott a gyakorlatlan repülőgép-vezetők közé. Temetése április 5-én volt katonai díszpompával a Belvárosi temetőben.

Alig telt el három hónap és újabb pilótanövendék neve került a baleseti jelentésbe. A Cs. és Kir. Légierő Parancsnokság nyilvántartásából vált ismertté Gordány Péter szegedi származású szakaszvezető elvesztése, akit egyedüli repülése során, felszállás közben ért baleset az 5. iskola keretből Aradon, 1917. július 11-én. Újratemetése Szegeden volt 1918. július 17-én a Belvárosi temető Hősi halottak parcellájában.

Újsághírből tudjuk, a Délmagyarország 1917. egyik júliusi száma közli, egy szegedi illetőségű pilóta hősi halálát. Nagy Ernő repülő-főhadnagy 1917. július 18-án az olasz harctéren, légiharc során, húszéves korában életét veszítette. Földi maradványait a családja hazaszállította és azt a Belvárosi temetőben lévő családi sírboltban helyezték örök nyugalomra. Ismereteink szerint ő volt az első szegedi származású pilóta, aki idegen földön veszítette életét hazájáért.

A tragédiák fájdalmát csak enyhíti az elismerés dicsfénye. A szegedi születésű Szendrey főhadnagyt – aki Klárafalvi A. adatai szerint részt vett a szegedi repülőtér kijelölésében – tizennégy légi győzelméért, mint a hadsereg egyik legeredményesebb pilótája, a III. osztályú Vaskorona Rend kitüntetését kapta. (Később Szendrey főhadnagy rövid ideig a szegedi 5. repülő kiképző pótszázadnak lett parancsnoka, a háború végeztével a Vitézi Szék szegedi székkapitánya, majd 1939 szeptemberétől Csongrád megye főispánja is volt.)

A háborús cenzúra miatt legfőlőbb a katonai erőfitogtatás, a kimagasló helytállás, a hősi teljesítmény, esetleg a tragédiák és balesetek hírei kerülhetnek a nyilvánosság elé.

A Délmagyarország 1918. április 20-i száma adja hírrül a szegedieknek, hogy a Piave fölött, a francia repülőkkal vívott légiharcban életét adta hazájáért szűkebb pátriánk szülötte Gassner Mihály főhadnagy, a 42. repülőszázad önkéntese.

A háború borzalmai sem homályosították el a repülők humanitárius érzéseit, sőt inkább fokozták azt. 1918. augusztusában a szegedi repülők „katonanap” keretében kiállítást és vásárt rendeztek a Városháza előtti téren. Több száz, a repülők által készített tárgyat sorsoltak ki a rendezők. A bevételt a hadiárvak megsegítésére szánták. A kilencezer korona elszámolása körül sajnálatosan bonyodalom támadt, mert a bevétel nagyobb hányada nem a célul választott hadiárvak nyomorát enyhítette, hanem teljes bizonyossággal a bécsújhelyi pilótaképző iskola kasszájába vándorolt – ahogyan a helyi vizsgálat lezárása előtt látni lehetett a végkifejletet.

Mint erre már korábban utaltunk, 1918. július 5-én elindult az országos postajárat, amely leveleket szállított Bécsbe és vissza, majd többek között a belföldi viszonylatnál Szegedre is. Mi ez, ha nem a (polgári-) kereskedelmi repülés első, kezdeti lépése az utasforgalom megteremtése irányába? Adott helyzetben legbiztonságosabbnak a hazai katonai repülőterek ígérkeztek erre a célra.

Aradon, 1918. október 27-én megalakult a Román Nemzeti Tanács, amely proklamációja ellenére egyre drasztikusabban lépett fel a magyarság és hatóságai ellen. A mind kritikusabbá váló helyzet ellenére is itt alakította meg gróf Károlyi Gyula az ellenforradalmi kormányt, amely később – a számára mindinkább veszélyessé váló helyzet miatt – 1919. május 28-án Szegedre helyezte át székhelyét. Ezzel a lépéssel gyakorlatilag hármaskormány jött létre a városban. (Kialakult a kérésztől Szeged megye, persze voltak olyanok, akik nem állottak Szeged országról is beszélni, de a tanácskormány irányítása is hatott és nem felejtkezhetünk meg az antant francia városkormányzójának megszállói intézkedési köréről sem.)

A nemzet szempontjából egyre romló politikai és hadi helyzet miatt a kormány és a hadvezetés is mindinkább meghátrálásra kényszerült. Az 1918 októberében bekövetkezett összeomlást követő fegyverszünet – 1918. november 3-án Padovában aláírták az Osztrák–Magyar Monarchia nevében a fegyverszüneti egyezményt – majd 25-én az ország függetlenségének kikiáltása egy alig áttekinthető helyzetet teremtett szűkebb pátárában is. A román – esetünkben a szerb – királyi csapatok is mind nagyobb térnyerése hazánk rovására veszélyeztette a határközeli repülőtereket. A hadvezetés az ősz kezdetén áttelepítette Újvidékről Szegedre az ott állomásozó kiképző állományt, a rakományokból a repülőgép-alkatrészeket és javítókészleteket. A szerb gépszákmányolás után megmaradt anyagot vasúton szállították Szegedre.

Az aradi repülőtér és a gyár anyagkészletének jelentős része Szegedre került. A kezdetektől itt állomásozó 5. pótszázad 12 db Anatra és kis Brandenburg géppel rendelkezett. Az áttelepítés után a parancsnok Szendrey László főhadnagy 26 darab repülőképes aeroplánról küld jelentést a fölöttes parancsnokságnak. Az állomány 11 db Brandenburg C I., 3 db Lloyd C II., 2 db Brandenburg B I., 1 db Aviatik B I., 1 db Albatros II., 1 db Albatros D II. és 7 db Lohner Ba 119-es gépekből tevődött össze. A létszám: 11 fő tiszt és 100 fő legénység.

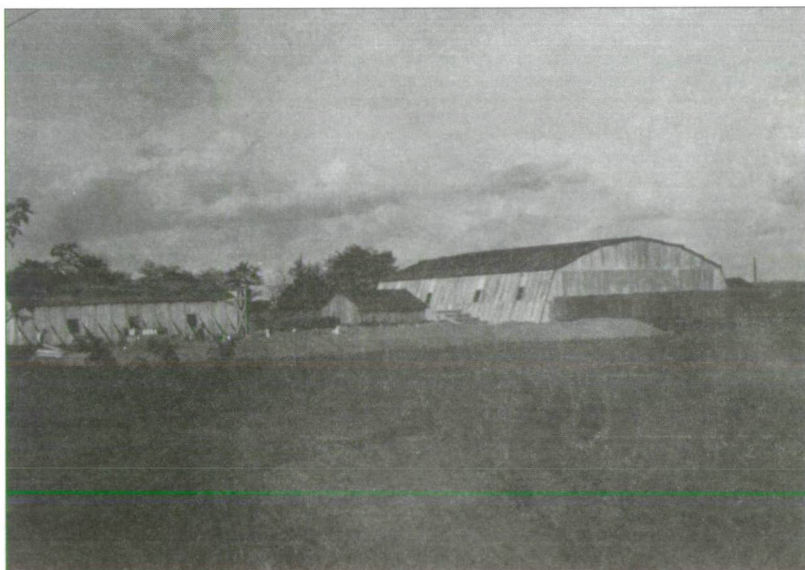
Egy 1918. december 27-én készült jelentés arról számol be, hogy Szegeden állomásozik a Magyar Repülőképző Osztály, valamint a Repülőgépjavító Műhely.

\*

## A „Vörös Légjáró Csapatok” Szegeden

(1919. március 21-től augusztus 1-ig)

A belső politikai válság és a kívülről jövő agresszió mindinkább veszélybe sodorta az ország létét. A francia (antant) csapatok 1918 szilveszterén megszállták Szegedet, így az 1919-es esztendő egy csaknem interregnum állapottal köszöntött a városra. Az első francia városkormányzó – a sajtóban megjelent és a kiplakátolt parancsot Berix ezredes írta alá, de a Szeged története c. könyv szerint – Bohelot ezredes volt, aki szigoráról vált híressé. Az antantnak ez a katonai lépése – nemzetileg – bármily megalázó is volt a „a város fölötti impériumával”, egyben biztonságot is jelentett a konkra éhes román és szerb csapatok ellen. Igazolódott a shakespearei mondás, miszerint „édes hasznokkal is szolgál a balsors”. Így menekült meg a városban lévő repülőtechnika és a javítóműhely, a raktáraiban felhalmozott nagy mennyiségű és nagy értékű felszereléssel, anyaggal.



7. sz. kép

Fahangár és raktár a rókusai javítóműhely területén. (Háttérben a téglagyár kéménye.)

*1919. január 20-án bízta meg gróf Károlyi Mihály Stromfeld Aurélt az ország védelmi tervének elkészítésével. Három nappal később már készen állt az intézkedés a fegyveres ellenállás megszervezésére. A Vörös Hadsereg, mint szervezett katonai erő, a Forradalmi Kormányzótanács 1919. március 25-i rendeletére jött létre.*

A Martinek Vince parancsnoksága alatt álló szegedi repülőtérről 1919. február 26-án egy kis létszámú „flieger különítmény települt át Kecskemétre, amely (szerz. mj.: továbbra is) a szegedi 5. repülőosztály alárendeltségében működik” – írja Nagyváradai S.–M. Szabó M.–Winkler L.: Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből című könyvben a téma feldolgozója. Ez és más írárok is arra következtetnek, hogy az „áttelepülés menekülés volt a bolsevizmus ellen fellépő tiszti csoportok elől” a szegedi 5. vörös (?) repülőszázadból a Haág István parancsnoksága alatt álló kecskeméti repülőtérre.

Az események idézett oka elvileg nem kizárható, de a tények, azok belső logikája, a benne élők számára másról árulkodnak.

Nem hagyható figyelmen kívül, hogy 1919 februárjában sem ellenforradalmi kormány nem volt Szegeden, amelynek védőszárnya alatt gyülekezhettek volna a tiszti csoportok, sem bolsevista erő, amely elől menekülni kellett volna. A szegedi ABC (Anti-bolsevista Comité) elsősorban szegedi polgárokból szerveződött és 1919 áprilisának végére vált akkora erővé – most már Gömbös Gyula vezérkari százados irányításával – hogy sikerrel rohamozhatta meg a Mars téri laktanyát, ahol a jól felfegyverzett vörös őrség visszamaradt csoportja állomásozott. Gömbös Gyula, az ABC egységek szervezője április hónap közepén érkezett Szegedre, ettől kezdve kaptak pénzübeli segítséget tisztek és legények, hogy a „vezér” állomáshelyére utazhassanak. Repülők alig érkeztek Szegedre. Április 15-ével zárták el Szegedet a francia csapatok a Tanácsköztársaságtól.

A Vörös Hadsereg szegedi szervezete az „egyhetes kommün” alatt – amely március 23-án kezdődött és 27-ével be is fejeződött – a repülőket nem érintette, még később sem, amikor a katonai vezetés csatlakozott az agresszorok ellen szerveződött vörös csapatokhoz. Március 26-án a forradalmi szervek döntő hányada a hadügyi népbiztos utasítására kényszerült elhagyni a várost. A bolsevista uralom – mint hatalmi tényező – csak március 23. és 27-e között fungálhatott. A leírtakból következik, hogy az „áttelepülő” 5. repülőszázad csak névleg lehetett vörös. Nyilvánvalóan a felsorolt tények tételesen igazolják, hogy februárban a kecskeméti áttelepülés inkább a hadvezetés önvédelmi akciója volt, a várható antant lépések

előtt.\* A vörös repülőalakulatok (századok, osztrályok) csak 1919. május 28-tól szerveződhetnek a tanács-kormány irányítása alatt álló országrészekben. Ekkor került Matzenauer Hugó is a Kecskemétre települt, akkor már valóban 5. vörös (-nek mondható) repülőszázad élére.

Szegeden Horváth István százados parancsnokot Czapári Zoltán százados váltotta fel. A műszaki tiszt továbbra is Száva Péter alhadnagy, a pilóták pedig Király Kornél, Csontos Ferenc és Eperjessy József hadnagyok voltak. A gépállomány túlsúlya UDET–UCI típusokból állt.

A román királyi csapatok elől az aradi repülőtér teljes állománya Szegedre települt át. Ezt megelőzően, 1919 márciusában – útját megszakítva – a szegedi repülőtéren leszállt Stromfeld Aurél (akkor még hadügyi kormánybiztos) UDET típusú géppel.

A közellátásban megmutatkozó katasztrofális hiányok a repülőtelepen is éreztették hatásukat. Zsír nem lehetett kapni, a hús ára megfizethetetlen volt. Az állomány ellátása nehézségekbe ütközött. A talpraesettség, a természetes egyszerűség „pilótáéknál” mindenkor kéznél van. Ez a nép nem csodaváró, ebben a helyzetben mégis az „égből jött mannában” reménykedhetett. A szegedi csapatból, egy hódmezővásárhelyi bátor legény átrepült Szentésre és alkalmanként, az előre megvásárolt 100–120 kilós sertést átszállította a hátsó ülésben. Az ellátási gondok miatt minden város védte az élelmezési bázisát. A rendszeres fuvarát kifigyeltek a helyi rendőrök és a népfölkelők, akik már várták a „menetrend szerinti járatot”. Mikor a csomag a hátsó ülésen volt, a pilóta elfogására kivezényelt csapat körbevette a gépet. Egy góbéhoz illő ravaszsággal vágta ki magát szorongatott helyzetéből a pilóta a népfölkelők és a rendőrök gyűrűjéből: azok megrökönyödésére, géppel együtt kitorrt, fölszállt és Szeged irányába távozott. „Így történt, hogy a kövér disznót elrabolta a sas” – írták Szentes, Hódmezővásárhely napilapjai, amit átvett a szegedi Friss Hírek és január 30-i számában közölte azt.

---

\* A tanácskormány 1919. április 8-án keltezett két rendelete is intézkedett a repülőcsapatok megszervezéséről, illetve a más alakulatoknál szolgáló pilóták és repülési szakismeretekkel rendelkező katonák toborzásáról, átirányításáról.

A repülőcsapatok tagozódása 1919 májusában: Repülőcsapatok parancsnoksága budapesti székhellyel, közvetlenül a Hadügyi Népbiztosság alárendeltségébe tartozott. I. Repülőszázad Kaposvár, II. R.-század Albertfalva, III. Repülőszázad Rákos, IV. Repülőszázad Győr/Szombathely, V. Repülőszázad Kecskemét, a Szegedről ideiglenesen áttelepített egység töredéke, VI. Repülőszázad Békéscsaba, a VII. Repülőszázad Debrecen/Miskolc helyőrségben és a VIII. Harci repülő-század Mátyásföld elhelyezéssel, a Hadügyi Népbiztosság közvetlen alárendeltségébe tartozóan és végezetül a IX. Repülőszázad a Vörös Hadsereg vízi osztaga, a Duna-őrség kiegészítő egysége volt.

A megszálló francia csapatok katonai vezetése repülésbarátságáról tett tanúbizonyságot. A nagyműveltségű városkormányzó De Tournadre tábornok is igyekezett emberséggel közeledni az aviatikusokhoz. Nem tiltotta azt, amire nem volt parancs. Rá jellemző módon, az utolsó búcsú rendeletében Deák Ferencet idézte: „Nem a háborúskodásban, hanem polgárainak békés egyetértésében és megelégedettségében rejlik egy ország boldogulása.”

A Szegeden állomásozó franciák gépeinek üzemeltetése is – a rendelkezésre álló tábori körülményeken túl – megkívánta a stabil műszaki bázist. Kezdeményezték a műhely újbóli megindítását. Ez azonban nehézségekbe ütközött, mert a műhely szakembereinek (osztrák, cseh és szlovák katonák) nagyobb része az összeomlás után vezénnyelssel vagy szökéssel eltávozott Szegedről. A korszerűen felszerelt üzem ennek következtében állni kényszerült, pedig a raktárak kiváló fa-, fém repülőgép anyaggal, motor és egyéb – közöttük jármű alkatrészrel – voltak teli.

Az antant erők francia parancsnoka 1919 májusában hirdetést adott fel a szegedi lapokban. Munkát ígért a jelentkező repülőgép mechanikusoknak, motor-



8. sz. kép

*A javítóműhelyben a soknemzetiségű katonai állomány végezte a munka szakmai részét, egészen az 1919-ben bekövetkezett forradalmi felbomlásig.\**

\* A szeged-rókusai Repülőgép-javító Műhely 1921 decemberéig maradt Szegeden a Székesfehérvár-Sóstóra történt áttelepítéséig



szerelőknak, faipari szakmunkásoknak. A repülőgépjavitó műhely üzembe helyezésétől nemcsak a saját gépparkjuk felújítását remélték, hanem a városban mindinkább elhatalmasodó munkanélküliség enyhítését is. Ezen utóbbi körülmény a város vezetőit is a műhely(ek) megszerzésére ösztönözte. Czigler Andor őrnagy, a katonai építési osztály főnöke és a város vezetői, valamint Dettre János kormánybiztos alispán között késhegyig menő vita volt a szerszámgépekért és az anyagért. Fabinyi Elek százados, műhelyparancsnok megtagadta az együttműködést a „városi leltározó bizottság” tagjaival, akik valójában a repanyag megszerzésével már eddig is több alkalommal próbálkoztak. A százados a műhely területére sem engedte be a város küldötteit, ezzel sikerült megghiúsítani a rókusi műhely kisajátítására tett polgári kísérletet.\*

A „vörös pilóták” rendszeres felderítő és röplapszóró feladatot hajtottak végre, amihez alkalmanként a francia pilóták is segítséget nyújtottak.



8./A sz. kép

A próbapadon motorpróbát készítenek elő a „Die Schwarze Männer”-ek, fekete emberek a javítóműhely udvarán (1918).

\* A hadügyi kormányzat 1919 márciusában is úgy regisztrálta a szegedi műhelyt, mint üzemelő egységet, de ott már csak az őrszemélyzet és Fabinyi Elek mérnök százados, parancsnok maradt néhány hűséges műszaki altiszttel. A franciák kísérletet tettek a műhely üzembe helyezésére. Nem jártak sikerrel, így saját gépeiket csak a repülőtéri javítóműhelyben tudták karbantartani.



# A vörös hadsereg magyar katonáihoz!

*Hozzátok fordulunk, katonák, akik a piros-fehér-zöld nemzeti lobogó alatt harcolva, halhatatlan dicsőséget vívtatok ki magatoknak.*

Ezt a dicsőségeket bemocskolta a vörös mozgalom!

Megtévesztettek, megcsaltak benneteket, és így a hamis eszme szolgáló lettek!

Magyar katonák! Tudjuk: velünk sirtatja sok közületek szerencsétlen hazánk sorsát. Ezért hívunk most benneteket! **Egyesüljünk a haza megmentésére!**

Katonák! Most nem Magyarországot véditek, hanem csak egy garázda csoportnak adtok időt, hogy az országot teljesen feldulhassa.

Nem a szabad haza szabad harcosai, — hanem csak a vörös terror véres igába hajtott rabszolgái vagytok!

Ébredjétek! Szeged tornyai már ott leng a nemzeti zászló s a tárogató szava arra hív, hogy velünk egyesülve, az új, a boldog Magyarországot egy újabb ezredévre megalapozzuk!

Aki magyarnak vallja még magát, ki honfi-keservben vélünk érez, jöjjön! — Mi várjuk!

**HORTHY, altengernagy** s. k.  
hadügyminiszter.

*Francia [508Eskadron] repülő ártal lenőrt  
röpirat 1919. VIII. 1 a Vöröskökhöz.*

9. sz. melléklet

A kézzel írt szöveg: „Magyar röplapot a vöröskökhöz Francia flieger vitte 1919. VIII. 1-én”.

A Délmagyarország című szegedi napilap tudósítója szerint már július 1-én Kecskemét térségében röplapon juttatták el a szegedi ellenforradalmi kormány üzenetét az ott állomásozó vöröskatonákhoz. Ez katonai értelemben is „különleges” helyzet volt.

Horthy Miklós június 5-én letette a miniszteri esküt. Addig névlegesen a kormányfő, ténylegesen Gömbös Gyula vezette az ellenforradalmi kormány hadügyminisztériumát és közben szervezte a Nemzeti Hadsereg egységeit, amelynek Szeged volt a székhelye. A 200 fős tiszti különítménnyel, négy egyéb századdal, egy üteggel és egy repülő csoporttal hozták létre a szegedi kormány katonai bázisát. Ezt a létszámot és szervezeti rendet a megszálló francia parancsnokság is engedélyezte. Június 12-én a szegedi kormány miniszterelnöki megbízását P. Ábrahám Dezső veszi át és egy nappal később Horthy Miklóst nevezi ki a Nemzeti Hadsereg főparancsnokának.

A Nemzeti Hadsereg keretében augusztustól megindult a repülőképzés a volt 5. repülőszázad (az aradi) kis- és nagy Brandenburgjaival, Phönixeivel, Fokker D VII. és UCI gépanyagával. Ezek a megmentett repülőgépek képezték az új hadsereg első gépállományát.

1919. augusztus 12-én tartott utolsó ülését a városban a szegedi kormány. Tizenharmadikán a fővezérség új székhelyére repült Horthy Miklós.

\*

## És testet ölt a „szegedi gondolat”

1919. augusztus 1-től

Magyar Sándor írja az Álmodni mertünk című, örökbecsű könyvében: „Az Aradról Szegedre menekült repülőszázad Czapári százados parancsnoksága alatt képezte a felállítandó új repülőalakulat magvát. [...] Gépállományuk az újonnan érkezőkkel napról napra szaporodott, de a franciák tilalma miatt még mindig tétlenségre voltunk kárhoztatva. Július végén kaptunk először engedélyt, hogy felderítő repülésre indulhassunk a Dunántúlra.”

A munka nélkül maradt pilóták mind Szegedre igyekeztek. A Nemzeti Hadsereg június 14-i megalakulásakor létrehozták annak első repülőszázadát – mint erre már korábban utaltam. A 8 db kétüléses repülőgépre alapozott egység szervezeti felépítése a következő képen alakult:

1 fő parancsnok,  
5 fő pilóta tiszt,  
5 fő megfigyelő tiszt,  
1 fő műszaki tiszt,  
8 fő pilóta altiszt és  
11 fő kisegítő altiszt,

valamint a szükséges légénységi állomány. A parancsnok Czapári Jenő százados volt. Novembertől három géppel Szeged és Siófok között futárszolgálatot láttak el a Nemzeti Hadseregben. A pilóták Mészáros Péter, Újváry László és Király Kornél hadnagyok voltak. Ezek a rendszeres katonajáratok vitték magukkal Siófokra a leveleket és onnan már a hagyományos rendszerben szállította azt tovább a Posta. A szegedi 5. magyar katonai parancsnokság fontosnak tartotta azt újságban is közzétenni, a polgármesteri hivatallal is tudatni, hogy „A repülőposta ingyenes”. Mint a közlésben azt megjegyezték, egyes tiszthelyettesek a szállításért külön díjazást is elfogadtak, teljesen szabálytalanul.

A gyülekezés, a szerveződés napjai sem teltek tétlenül. Simon László, A magyar ejtőernyőzés története című írásában utal arra, hogy Szegeden 1919-ben ejtőernyős iskolát szerveztek. A tanfolyamon megtanulták az ejtőernyő, korhű elnevezéssel a „szállóernyő” kezelését, hajtogatóját. A rendezvény hitelességét sejtető följegyzés kitér arra is, hogy Kovács Endre repülő főhadnagy bemutató ugrást is végrehajtott volna. Az előzmények ismeretében nagy valószínűséggel ez volt az első gyakorló ugrás Magyarország területén.

1919. augusztusa sem múlt el baleset nélkül. Tizenhetedikén Wledin francia főhadnagy és Mészáros Péter Breguet XIV. Atlantis típusú, francia felségjelű bombázó géppel Szegedről Budapestre repült. Visszatértükkor a repülőtér szélén egy kukoricásban landoltak és átvágódtak. A pilóta és utasa sértenélkül került ki az összetört gépből.

Egy nappal később Proguber Viktor, a LÜH mérnöke, a szegedi repülőtérren, felszállás közben lezuhant és életét veszítette.

„Tűz a repülőtérén” – közli a szegedi Friss Hírek 1919. november 3-i számában, hogy előző nap este kilenc óra tájban kigyulladt egy légénységi barakk a kéményből kipattanó szikrától. A baj nem jár egyedül, tartja a népi bölcsesség. Három órával később újabb lakóbarakk kapott lángra és az is

porrá égett. A tűzoltók erőfeszítésének köszönhető, hogy az erős szélben nem terjedt tovább a tűz.

A trianoni döntés kedvezőtlen hatása előrevetítette árnyékát, tehát meg kellett ragadni minden kínálkozó alkalmat. Az akkor lehetséges formában – mint tudott – 1919-ben megszerveződött Szegeden a Nemzeti Hadsereg első repülőosztálya, s már 1920-tól – igaz, rejtetten – folytathatta az új pilóták képzését. Ugyancsak Szegeden folyt az első világháborús pilóták „karbantartó” képzése. A repülőtér parancsnoka ekkor már Király Kornél százados volt. Főoktató Újváry László hadnagy, oktató Mészáros Péter őrmester. Gyakorlógépek: 100 lóerős Brandenburgok.

Az így folyó kiképzés közben, 1920. augusztus 20-án életét vesztette Gehrina István oktató-pilóta, növendéke Schwagner János súlyosan sérült. (Kakuszi-adat, hivatalos megerősítésével a kutatások során nem találkozunk. Az emlékműre a hivatkozott Magyar Repülés Története 124. oldalán közöltek értelmében kerülhetett. Schwager János a későbbi 1. vadászrezred parancsnoka, majd 1944-ben a 2. repülő hadsereg repülőparancsnoka volt.)

Az antant tiltó rendelkezéseit megkerülve, a magyar állam 8 db Phönix C I. típusú, kétüléses gépet vásárolt. Az üzemeltetésükre létrehozzák a Magyar Aeró Forgalmi Rt-t (MAEFORT) 1920. február 11-ével. A cél a katonai repülés álcázása volt. Első járatát Szegedre 1920. május 12-én indította Albertfalváról 1600 darab újsággal. Pilótája Risztics János, a navigátor Barkász Emil volt. A járat Nagykőrösön és Kiskunfélegyházán alacsonyra ereszkedve szállítmány csomagot dobott ki, majd ezt követően szállt le a célállomáson, Szegeden. (Szerző megj.: Rév Pál írása szerint ejtőernyővel dobták ki az adott cél felett.) Az ott, már 1919. november 15-től működő katonai kiképző bázis új – most már titkos – szerve lett a MAEFORT. A Kiképzési Osztály vezetője Horváth István százados volt, az oktatók Czapári Jenő százados, Gergye József és Mátyásfy (Kercz) József voltak. A MAEFORT 8 Phönix és 4 db Berg géppel rendelkezett a feladatok végrehajtásához. Az első postajárat 1920. november 7-én indult Szombathely végcéllal. A repülési idő – normál időjárási feltételek esetén – két óra volt. Az ünnepélyes megnyitás céljából szervezték a mátyásföldi repülőnapot. Ennek az útvonalnak a pilótái Mátyásfy József és Magyar Sándor voltak. A Szegedig terjedő járat egy héttel később indult. (Más forrás szerint már 1920. május 12-én megindult a szombathelyi, ezzel egyi időben a szegedi járat is, amit állítólag Újvidék 1920. áprilisi szerb megszállása miatt kényszerült lerövidíteni a légitársaság. Sajnálatos, de ez az Új Szárnyak 1991/7. számában megjelent írás téves közlése, mert az említett dél-

vidéki várost már 1919. tavaszán megszállták a szerb királyi csapatok és augusztusra már ki is alakították a saját közigazgatási szervezeteiket – az antant tilalom ellenére – megelőzve a trianoni békediktátumot.)

Az 1920-as esztendő jeles éve volt a kibontakozó új „ágazatnak” az ejtőernyőzésnek is. Rákoson november 7-én repülőbemutató volt, ahol Szentkirályi (Kern) Dezső pilóta Phönix típusú gépből, 2000 méterről, kisméretű (pilóta) mentőernyővel a géphez rögzített nyitással, tartalék ernyő nélkül – ismereteink szerint hazánkban először – ugrott az akkor Szegeden élő Kovács Endre főhadnagy.

Az ott forgató filmeknek olyannyira megtetszett ez a nagyszerű bátor ember, hogy forgatókönyvet írtak egy ejtőernyős életéről és annak felvételeihez több ugrás bemutatására kérték föl Kovács főhadnagyot. Ő nem vállalta a filmezést. E témához kapcsolódó forrásokat egyeztetve időzavar mutatkozik, mert az egyik hét hétre, a másik két évre utal – és ez az utóbbi látszik valószínűnek – amikor is teljesült a filmek terve. Korányi Lajos, szegedi származású, sorállományú századírnok hajtotta azt végre. Ismeretlen pilótával, UDET típusú gépből ugrott Korányi. A gépelhagyásból eredő lehetséges balesetveszélyt úgy igyekeztek csökkenteni, hogy Magyar Sándor lökte ki – az egyébként bátor legényt az egy embernek is szűk hátsó ülésből. Az esemény, a leírásokból következően 1922 novemberében lehetett Mátyásföldön. Eddigi ismereteink szerint ez volt az első ugrás, ami megismételte Kovács Endre főhadnagy korábbi bátor tettét.

Magyar Sándor, a későbbi óceán repülő 1920–21-ben Szegeden tanult repülni. Mint könyvében írja, a rákosi repülőnap után Szegedre vezényelték, hogy mint „öreg megfigyelőtiszt kitanuljam a pilótamesterséget.” A parancsnoka Király Kornél volt. Éppen Magyar Sándor jelentkezése pillanatában törté össze a gépét Horváth István kapitány, aki néhány hónap után sikeresen felgyógyult.

Az ország sorsát megpecsételő vesztes háború és az azt tetéző trianoni diktátum sem rengette meg az egymást váltó kormányok jövőbe vetett hitét. Tanúsítja ezt dr. Somogyi Szilveszter polgármesterhez írott kereskedelmi miniszteri levél is, amelyben kifejtette a kormány abbéli szándékát, hogy országos légihálózat kiépítését tervezi és abban igen fontos szerepet szán Szeged városának. A helyi vezetést illetően a lehetőséget – annak jelentőségéhez méltóan fogadta és a „*déli-gócpon*t” feladatra felajánlotta a már meglévő katonai repülőtérrel a hozzátartozó repülőgépjavító műhellyel egyetemben. Mindhiába volt a helyileg legkedvezőbb lehetőség ajánlata, a magyar gazdaságot fojtogató mobiltörvény hiánya megghiúsította a nagyszerű terv kibontakozását.

Az antant már a trianoni szerződés aláírása (1920. június 4.) előtt is igyekezett a repülés minden formáját tiltani. Az antant szegedi parancsnoksága mutatkozott a legengedékenyebbnek. A tilalom ellenére hozzájárult 1921-ben Repülő Meteorológiai Állomás létrehozásához. Működése alatt e példásan szervezett egység mindvégig megőrizte katonai jellegét.

A MAEFORT szegedi forgalmi állomása és kiképző osztálya 1921. május 1-ig működött szinte zavartalanul. Ettől az időponttól összevontan, Szegedi Repülő Állomás néven folytatta feladatát Király Kornél irányítása alatt. Főoktató: Újvári László főfelügyelő. Kiképzésvezető: Lengyel László főfelügyelő, aki 1921. június 13-án repülőbalesetben életét vesztette, urasa Pinker Gyula szerelő pedig súlyosan sérült. (Szerző megjegyzése: a jelzett napon Lengyel főfelügyelő [főhadnagy] a HOP-8-as jelzésű géppel 600 méterre emelkedett, majd onnan kikapcsolt motorral, „csigavonalban akart a repülőtérré leereszkedni. Kétszáz méter alatt a spirálban ... a gép a fejét egyre mélyebbre eresztette s a körök egyre szűkebbek lettek” ... 80 méter magasból egy fél dugóhúzó fordulattal a földbe fúródott.” Pirker Gyula repülőgépszerelő súlyos sérülésekkel élte túl a zuhanást. Lengyel főfelügyelőt másnap a katonai kórház halottas házából temették a szegedi evangélikus temetőben katonai gyászpompával. A temetésen a Győrffy Gyula gépéből Hertelendi Gyula dobott koszorút.) Oktatók: Fejes István berepülő pilóta, Döflinger István, Hefti Frigyes, Kerekes János, Kolba Árpád, Kreitter Ferenc, Szijjártó Sándor tábori pilóták. Használt gépeik: I. fokon kis Brandenburg B I., II. fokon 160 lóerős és III. fokon a 240 lóerős Brandenburg C I. Az év tavaszán (1921) az álcázott kiképző századnak 45 gépe volt, melynek jelentős része az avatatlan szemek előtt rejtve maradt, csak kevesen ismerték a rejtékhelyeket.

Az erősen inflálódó korona miatt a légénység mind nehezebb megélhetésről panaszkodott. Február 15-re megérkezett az új fizetési táblázat, amely már másnap életbe lépett. Kilenc osztályba sorolta a repülőtéri foglalkozásokat. I. Művezető: 3200 kor., II. főgépszerelő: 2750 kor., III. főraktárnok, sofőr: 2000 kor. IV. lakatos, asztalos, bádogos, villanyszerelő, gépszerelők: 2000 kor., V. műszaki rajzoló 1900 kor., VI. segéd-raktárnok 1800 kor., VII. fényképész, írnok, telefonisták: 1700 kor., VIII. segéd gépszerelők, segéd sofőr, küldönc, szakács és az őrszemélyzet: 1600 kor., IX. cipész, szabó tanoncok: 1500 kor.

A Szegedi Repülő Állomás égiske alatt a pilótaképzés mellett „kísérő” oktatás is folyt. (Kísérőnek nevezték azokat a kiképzésbe bevont felügyelőket, akik a második világháború alatt megfigyelő tisztek voltak.)

Sajnálatos, hogy a baleseteket ebben az esztendőben sem sikerült elkerülni. Erős szélvihar tombolt 1921. január 24-én Budapesten, ennek ellenére Szegedről elindult a rákosi repülőtérre a légiposta járat. Leszállásnál a Horváth Lázár vezette gép árvágódott. A pilóta a fején, Zamkó nevű kísérője a lábán szenvedett zúzódásokat.

1921. július 26-án lépett hatályba az a diktátum, amit trianoni békeszerződés néven ismerhetett meg a világ. Szeptember 20-án Vignoles angol kapitány felügyelete mellett kezdődött meg a XX. század legotrombább géprombolása. A természetes önvédelmi érdek sem maradt rest. Már február 26-án elkezdődött a rejtékhelyek keresése. A repülőtértől 19 km-re lévő Gárgyán tanyán megfelelő helyet talált Hertelendi főellenőr és Peschka műmester (művezető hangármester) földérítő munkája. (Szerző megjegyzése: a Gárgyán majorba március 1-én délután három órakor indult a rejtő csoport. A javítóműhelytől és a tréntől kapott, összesen hét lóval szállították ki a célállomásra „az OA-1, a PD-1, I-84 ir.” repgépeket – közli az utókorral a száznapló. Április 20-án a piarista gimnázium pincéjébe került a kíváncsi, ártó szemek elől négy db 160 lóerős, 2 db 230 lóerős Daimler, majd egy darab 200 lóerős, eredeti Hiero, 3 db 230 lóerős Fiat Hiero motor. Másnap a Tóth majorból szállították át a Szűcs-pincébe öt db D-7-t, egy Berg és egy Pönix gépet. Ezek együlésesek voltak. Tizenöt pár lóval egyszerre sikerült a fuvar megvalósítani, csak a pince ajtaja volt alacsony, azt mélyebbre kellett ásni és rámpát építeni, hogy a gépek törzse is beférjen. A május 18-án felderített, a Kalocsa közeli Gerjenben újabb gépeknek (3-5) sikerült rejtékhelyet találni. A terv május 21-én már megvalósult, hogy újabb gépek tűnhessenek el az antant „inkvizítorai” elől. A felújított és frissen berepült gépeket, a HOP-16, a HOP-20 és a HOP-8 jelzésűeket sikerült átrepülni és elrejtetni. A gépeket Fejes, Újvári és Lengyel felügyelő vitte légi úton át. A következő helyszín Sanya pusztá. A MAEFORT 10482/T.921. sz. titkos utasításával elrendelte a HOP-14, a HOP-7 és a HKR-1, valamint az I-112 jelzésű gépek elrejtését. Átrepülésük május 25-én megtörtént. Az I-111, a HKL-2-ből – ugyancsak parancsra – a motort ki kellett építeni, majd elrejtetni. Kanyó fhdgy. házában [akkor Boldogasszony sugárút 17.] 200 és 230 lóerős Daimler és Hiero motorokat Peschka hangármester irányításával. Másnap ugyanebben a pincében folytatódott a motorok elrejtése. Itt még további négy motort sikerült elhelyezni. Már tartott a rombolás, amikor a Pischhoff réglagyár üzemén kívül álló gyűrű-kemencében még lehetőség nyílt D VII. tartozék szárnyakat és kormányfelületeket, a repülőtér konyha felőli pavilon-

jának padlására rézcsöveket [szeptember 21-én, éjszaka], huszonharmadikán pedig, az éj leple alatt, ugyancsak a Pischoff téglagyárban még lehetőség nyílt két darab nagy Brandenburg szárnyat és kormányfelületeket elrejtetni.) Az antant utasítás kihirdetése után – az ellenőrző csoport szigorú felügyeletével – szét kellett fűrészelni a repülőgépek szárnyait, a légszavarkat, a motorokat pedig össze kellett zúzni. Így működtek az „antant luddisták.”

A Szegedi Repülő Állomás vezetője Király Kornél először nem engedte a MAEFORT gépeit megsemmisíteni, mondván, hogy azok polgári célúak. Újabb, most már telefonon is megerősített parancsra kénytelen volt visszavonni az antant-intézkedés megtagadására kiadott utasítását. Kényszerű helyzetében átadta a gépeket a zúzóknak.

Ezt megelőzően, a tél végén indított tanfolyam folytatódott. 1921. március 16–17-én befejeződött a kísérők repülő kiképzése. A vizsgán nem felelt meg Szita felügyelő, Zsifkovics és Ernst főellenőr. Kiváló eredménnyel fejezte be a repülő képzést Martinovics felügyelő. A következő napokban, március 21-én – egy másik csoportból – megkezdődött a „pilóta iskolások első egyedül repülése, és pedig: Kovács E., Conrad Ernő, Nagy Jaska, Samveber Jakab felügyelők, Losonczy főfelügyelő, Erez Gyula, Papp János, Kacsirek repgép vezetők” – közli a századnaplóban az egység írtnoka. Április 9-én tábori pilóta vizsga feladatra indult Szeged–Budapest–Szombathely útvonalon HOP–8 jelzésű géppel Györffy és Schuveth felügyelő, a HEC–1-en Lengyel felügyelő és Pirkler m.m. v., a HEC–2-n Majthényi és Gyulai felügyelő indult vándorrepülésre, de az igazgatóság nem járult hozzá a szombathelyi útszakasz megtételéhez, hanem Szolnokon át indított haza két gépet. A HEC–2-t másnap csak a postával engedélyezték visszarepülni Szegedre. A feladat sikeres végrehajtását Györffy és Lengyel felügyelő teljesítette. Három nappal később Wéber pilóta is kiérdemelte a nemzetközileg is elismert – egyik legmagasabb – szakmai minősítést és ő is megkapta a tábori pilóta kinevezést.

Április 25-én Király főfelügyelő, vezető azzal a hírrel ért vissza Budapestről, hogy a Miniszter Tanács határozatának megfelelően „a MAEFORT-nál az üzem a legnagyobb mértékben korlátozva lesz.” A még rendelkezésre álló benzinnel a pilótaiskolások kiképzése befejezhető. A következő napon már arról érkezett telefontájékoztató, hogy az országos legnagyobb létszám 62 fő tisztviselő, 12 altiszt és 104 legénységi alkalmazott lehet. Huszonhatodikán megérkezett a határozatról az újabb telefonértesítés, miszerint a MAEFORT „minden alkalmazottnak – kivéve a fő gépszerelőt ... és még néhány nélkü-





10. sz. kép

Így nézett ki a szegedi fahangár 1921 szeptemberében az antant nagyobb dicsőségére. A megtalált gépek maradványai egy kazalban.

lőzhetetlen beosztásban lévő – felmond” azzal a kikötéssel, hogy a „MAEFORT döntése után azokat, akiket az igazgatóság újra engedélyez ...” alkalmazni fogják. A MAEFORT a szegedi Repülő Állomást és a Kiképzési Osztályt megszüntette úgy, hogy azok Szegedi Repülő Állomás néven egyesüljenek. A légénységből a legalkalmasabb 30 főt megtartotta, de a pótdíjat eltörölték és – a növekvő infláció ellenére – az alapfizetés is csökkent. A légénység elégedetlenkedett. Vezetővé Király főfelügyelőt nevezte ki. Mindez május 1-i hatállyal válik érvényessé, közlik az 1921. április 30-án keltezett utasításban, mint ahogyan erre már utaltunk.

A francia városkormányzó ösztökélésére, a MAEFORT Építési Osztálya által május 4-én kiadott engedély szerint is szükségtelennek minősített két kőhangár (Lloyd) bontása június 15-én megkezdődött. Az eredetileg ott felhalmozott anyagot a Lord – volt forgalmi – hangárba telepítették át. Bontás közben halálos szerencsétlenség történt. A boltív összeomlott és a leszakadó tető maga alá temette Tandori Sándor 18 éves és Erdős Lajos 19 éves lakost. Az utóbbi fiatalember a következő napon belehalt sérüléseibe.

A fa- és fémszerkezetes hangárok bontása 1921. október 4-e és 10-e között megtörtént. Vignoles kapitány még további két hangár hangár lerombolását is elrendelte, de a Stefánia géptrárolók bontása ellen határozottan tiltakozott és annak azonnali beszüntetését követelte. A féktelen pusztítás tényét az antant ellenőreinek a jegyzőkönyvekhez csatolt fényképekkel is alá kellett támasztani. December 6-án már a repülőtéri műhelyek és az étkező bontására is sorkerült. Az elrendelt bontás csak 1922. március 16-án fejeződött be. A bontási anyagokat az újrakezdéshez rendezték. Az utóbbi bontások már a MAEFORT elhatározásával, a jövő terveivel egybeesett.

Ezt megelőzően, az antant éberszemű őre, Vignoles kapitány augusztus 13-tól szinte mindennapos vendég lett. A győztesek teljes magabiztosságával fényképeztetett (Till fényírdással), leltározott, névsort követelt, utasított és ami érték volt a gépekben, a műhelyekben azt mázsálta, csomagolta és postázta, még a színesfémeket is. A katonai szempontból indokolatlan Daimler iskolamodellt is elvitte, valamennyi repülőgép műszerét összegyűjtötte, végül a meteorológia műszerei is hasonló sorsra jutottak. A kapitány olyannyira önhitt volt, hogy már a repülőtéri kulcsokat is vinni akarta magával. (A leírások, az elbeszélések egy rendkívül kellemetlen, ártani akaró embernek írják le a francia kapitányt.) Végül elfogadta Király főfelügyelő írásos kötelezését, melyben garantálta, hogy Vignoles távollétében sem a hangárokból, a raktárakból, sem a műhelyekből senki nem hozhat ki semmit. A megállá-

podás szerint a kapitány – már csak a biztonsága érdekében – sem léphet be a repülőtéri létesítményekbe. Az őrzést a nemzeti hadsereg katonái látták el, így csak Majthényi főfelügyelő vagy Molnár százados (szegedi vegyesdandár) összekötő jelenlétében kereshette volna fel a repülőtéri épületeket, de ezt számtalan esetben megszegte. Ennek ellenére Vignoles kapitány panaszt tett eljárójánál, Fletcher angol alezredesnél, hogy a szegedi repülő akadályozták munkájában. Czapári Zoltán igazgató – hallva a panaszról – előre figyelmeztette a szegedi állomást a várható látogatásra és elrendelte, hogy a teljes létszám igénybevételével végezzék el az antant szabta időarányos rombolást. Molnár százados is adott nyolc őrkatonát a munka segítésére. Fletcher alezredes megdicsérte az állomás dolgozóit, ami rossz volt Szegednek, de Vignoles összekötő kapitánynak sem kedvezett. Végül még két angol katona is bekapcsolódott a pusztításba. Két nap alatt 320 szárnyat fűrészelt szét a nemzetközi csapat.

A géprombolás időszakában – mentve a menthetőt – a Szegedi Repülő Állomás Légiforgalmi Szakosztálya, a most már kezelésében lévő, egykor honvédelmi célokat szolgáló Szeged-Rókusi Repülőgépjavitó Műhely 29 szerszámgépét a helyi a motorokat gyártó üzemeknek kölcsönözte. November 9-én megkezdődött a javítóműhely visszaadása a szegedi Villamosvasút Társaságnak. Álljon itt tanúságul a visszaszármaztatási jegyzőkönyv hiteles kivonata.

### *„Jegyzőkönyv.*

*Felvétetett Szegeden 1921. november hó 9-én Szeged sz. kir. város ügyészi hivatalában alulírott térítési bizottság által.*

### *Jelen vannak*

*Bizottság elnöke: Dr. Simkó Elemér tb. főügyész,  
Katonai hadbiztosság képv.: Szauer Pál mérnök őrnagy,  
Katonai állomás térparancsnokság képv.: Zádor Aladár főhadnagy,  
Katonai építési osztály képv.: Korzsényi Ferenc hadnagy,  
Szegedi Pénzügyi igazgatóság képv. Schulteisz Károly p. ü. tanács.,  
Törvényhatósági bizottság részéről.: Hajnal István,  
Gárgyán Imre és Pillih István,*

*Magyar Aeroforgalmi Rt. képv.: Villert Ferenc hadnagy,  
Kérelmező.: Kopasz Mátyás m. v. felügyelő.*

*Tárgy:*

*A m. kir. Honvédelmi Miniszter úrnak 15158/1921/ H. M. B. sz. rendelete alapján Kopasz Mátyás MÁV felügyelőtől a Repülőgépjavitó műhely céljára igénybe vett ingatlanok visszaadása és bérösszegének megtérítése.*

*Tárgyalás:*

-----

*Elnök ismerteti az előírottakat, korábbi jegyzőkönyvet a fenti rendeletet a bizottság tagjai előtt. A tárgyalás a rendelet egyes pontjainak figyelembe vétele alapján a következőképen folyt le:*

*ad 1./ A kérdéses ingatlanok 1918. évi november hó 1-ig, vagyis a forradalom kitöréséig a megszünt itteni cs. és kir. repülő-, autógép javító műhely parancsnokságának használatában állottak. A forradalom után a Károlyi aera alatt a kömmün kitöréséig, vagyis 1919. március hó közepéig ezen ingatlanok az akkori magyar hadsereg fennhatósága, felügyelele és használatába tartoztak. A kömmün kitörésekor a javító műhely személyzete szétszűllött, amidőn franciák szállták meg és vették használatba ez ingatlanokat, majd 1919. június hóban nemzeti hadsereg megalakulásakor az itteni repülőcsoport parancsnoksága, mint a szegedi nemzeti hadsereg egyik tényezője vette át és tartotta használatában az ingatlanokat ilyen minőségben 1920. februárig, amidőn az akkor megalakult Méfort vette át az ingatlanok használatát, és azok birtokában van a mai napig.*

*ad. 2./ Szauer Pál őrnagy hadbiztos előadja, hogy 1921. június hó 24-én felsőbb rendelkezés folytán vissza kellett venni a Hadügyi Kincstár használatába a megszünt repülő parancsnokság által használt ingatlanokat, az akkor felvett jegyzőkönyvet a minisztériumhoz felterjesztették. Ez a 131.467/11–1921. H. M. rendelettel tudomásul vétetett azzal, hogy a terület a tulajdonosnak visszaadandó.*

*ad. 3./ Kijelenti, hogy nincs tudomása arról, hogy mi okból nem lett kifizetve a tulajdonosnak az igénybevett terület után a térítési összeg, amelyek az 1917. évi jegyzőkönyvben állapítottak meg. Erről nem is tudhat, mert az akkori térítési ügyek a temesvári körzethez, annak hatáskörébe tartoztak és a vonatkozó iratok a szerb megszállás alkalmával nem kerültek ide, hanem ott maradtak...”*

*stb–stb. folytatódik a jegyzőkönyv az elmaradt bérleti díj körüli huzavonával, majd hosszasan tárgyalja a vissza és az átadandó ingatlan tételeket.*

*A résztvevők kelt, mint fent és h. h. aláírták a jegyzőkönyvet.”*

[A másolat hitelül: Pusztai János sk.]

(A szerző megj.: Arad nem szerb, hanem román fennhatóság alá került a trianoni döntéssel.)

1921. augusztusában az igazgatóság elrendelte az állomás rendszeresített létszámához tartozó valamennyi tisztviselő műszaki képzését. Az első két hónap Király és Haág főfelügyelők, valamint a hangármester vezetésével az asztalos és a lakatos műhelyben telt el. A honvédségi szerszámgepeket, a raktárakban meglévő készletet 1921. december végéig átszállították Székesfehérvár-Sóstóra. Ezzel lezárult a szegedi Repülőgépjavitó Műhely rövid története.

A repülőgépek legkorszerűbb és kevésbé nyüzött részét a pilóta leleménynek és a hazaszeretnek sikerült elrejteni az antant vandalizmusa elől – mint már erre korábban utaltunk. Ezek 1925-ben hiánytalanul előkerültek és az összeszerelést követő, alapvető karbantartás után repülhetők voltak. A becsület, a tisztesség úgy kívánja, hogy itt is meg kell öröközni azok nevét, akik életük kockáztatásával mentették a repülőgépeket. Köszönet illeti Gárgyán Imre borkereskedőt – aki a szegedi ABC VB tagja is volt – és a Tóth major tulajdonosát, azok titkot őrizni tudó munkásait, a rejtekhelyül szolgáló Szűcs-féle pince, a Fischhoff téglagyár, valamint a Kalocsa környéki tanyák jó néhányának tulajdonosát. Szekeres Mihály MÁV főkalauznál is jelentékeny repülőgép-anyag került elrejtésre, nem kevésbé a Piarista Gimnázium pincéjében és Kanyó főhadnagynál.

1922. február 1-én megérkezett a MAEFORT felszámolásának részletes parancsa is. Egy angol kapitány ellenőrizte az épületek bontási munkáit... és ezzel megszűnt(?) a szegedi repülőiskola.

\*

## Megkezdődik a magyar repülés főnix-korszaka

A katonai repülés újraindításához – még mindig rejtetten – új alapokat, új biztonsági rendszert is kellett létrehozni. A szegedi repülőtéren (Mátyásföld, Szombathely, Miskolc és Székesfehérvár mellett) is létrehozták a repülőtergondnokságot 1922. március 1-vel. A szegedi Repülőter Gondnokság (RTG) felügyeletének hatáskörébe tartozott még – a csendőri kerülettel megegyezően – Békés, Csanád, Arad, Torontál megmaradt részeiből Csanád néven egyesült vm., Csongrád, Bács-Bodrog vármegyék és Pest-Pilis-Solt-Kiskun vm.-k déli része.

A szövetséges és társult hatalmak – valamint Belgium – lemondanak a magyar kormány javára a mátyásföldi két-, a miskolci egy, a szombathelyi ugyancsak egy és a szegedi repülőter három hangárjáról. Az antant utasítása volt, hogy azok szakszerű üzemeltetését a magyar kormány köteles szavatolni és a repüléshez szükséges teljes ellátást garantálni. A biztonságos működtetés elmaradása esetére félmillió frank büntetést helyeztek kilátásba. Az antant – korábbi határozatától eltérően – 1922. november 19-től engedélyezte a külföldre irányuló polgári repülést. Azért is különös ez a gesztusa „ellenlábainknak”, mert a trianoni szerződés szerint Magyarország csak(?), már(?) 1923. január 1-vel úgys visszanyerhette légi felségjogát.

Magyarországot 1922-ben fölvelték a Népszövetségbe.

Előkészületek kezdődtek a magyar légi forgalom megindítására. A minisztertanács 1922. március 31-i határozatával engedélyezte a magyar légiforgalmi társaság alapítását. Ennek megfelelően 1922. november 19-én megalakult a MALERT kül- és belföldi járatok indítására, majd 1923. január 10-én Junkers gépekkel létrejön az AERO EXPRESS vállalat is. (Az antantnak a külföldre irányuló polgári repülést engedélyező határozata nyithatott utat a katonai repülés bővítésére, polgári álcázású szervezésére is. A határainkon belüli postajáratok már korábban megindulhattak. Lásd a Szeged–Budapest 1922. augusztus 22-i járat újraindítását, amely a lehetőségekkel Szombathelyig bővült és teret kapott egy postaszák ledobásos kaposvári viszonylat is.)

Aki megszállottja a repülésnek, az nem is akar gondolni a tilalmakkal. Hosszú István és Szűcs István a domaszéki tanyavilágban éltek. Háromfedelű vitorlázó repülőgépet alkottak és próbáltak ki 1922-ben, sikerrel. Gépük-

kel, autóvontatással, 90–100 méteres magasságot is elértek – közli Klárafalvi Aladár egy újságkivágással, forrás és megjelenési időpont nélkül.

A repülés gyengefényű „életlángját” hivatalosan sem hagyták kialudni. A HA-PHK oldaljelű gépen Minár Gyula pilótával – aki az 1914-es esztendőben a pöstyéni repülőverseny II. helyezette volt – újból indult postáját Szeged–Budapest között (1922. augusztus 22.) – mint erre már utaltunk. Pilóták voltak még: Csehring István, Kern (Szentkirályi) Dezső és Joó Miklós.

Említést érdemel, hogy Minár Gyula Magyarországon először itt, Szegeden mutatta be az Immelmann-fordulót. (Emelkedő félbukfenc, tetején félorsóval „talpra áll” a gép.)[Minár adatát Klárafalvi Aladár közli, forrás megjelölése nélkül. A Repülés 1984/8. számának 12. oldalán a szerző 1920. november 4-i időpontot, helyszínnek a rákosi mezőt jelöli meg, végrehajtóknak „magyar pilóták”-at, azért itt a többes szám, mert mellette még „orsó-, piruett-, looping- és dugóhúzó figurák” bemutatására is sor került, ugyancsak a nevek, a források megjelölése nélkül.]

A katonai repülés álcázására hozták létre:

- a. időjelző osztály (földerítők, vadászok),
- b. légiposta osztály (bombázók, szállítók),
- c. légi rendőrség,
- d. repülőgép-vezető képző iskola.

Szegeden mind az időjelző, mind a légiposta osztály, valamint a képzés feltelei is adottak voltak 1922. decemberének végére és elkészült egy ideiglenes irányadó (gonio) rádióállomás – v. Csapó Béla adata szerint.

A repülés népszerűsítésére a Magyar Aero Szövetség szegedi osztálya megrendezte a város első repülőgépmodell versenyét a repülőtéren.

Dr. Boros József és Hille Alfréd anyagi és erkölcsi támogatásával, a SZKEB követelésére 1923. március 21-én hivatalosan is megalakult Szegeden az Időjárás Kutató Állomás. Magassági Repülő Iskola fedőnévvel kezdődött meg a kiképzés, ezzel egyidejűleg a ballonos magassági szélmérés (pilot) is. Phönix, Lloyd, Berg típusú gépeken folytattak kutatást a magas légkörben. A meteorológiai állomás vezetője Wagner Richárd, a repülőtér parancsnoka Király Kornél volt. Pilóták: Rohola Miklós, Mészáros Péter, Újváry László, Horváth Lázár, Minár Gyula, Vilhem Károly, Kammerer András, Tombán Eugén. Repült típus a 100 lóerős Mercedes motoros Brandenburg volt.

Repülőgépgyártásunk 1920 és 1938 között teljesen elszorvadt. A légierő fejlesztése messze elmaradt a kívánalmaktól, a tervezett ütemtől. Eddig csak

a trianoni tiltás és a gazdasági lehetőségeinktől függött a repülőgázgat, most már a külföldi gyártóktól is.

Albertfalván elkészültek az első Oravec II. típusú, átalakított iskolagépek. Ezeket tervezte a légierő parancsnokság a közelfelderítő szolgálatába állítani. A gépek berepülése itt, Szegeden történt 1923-ban, 180 felszállással és 30 óra repült idővel. A gyakori szárnytörés miatt (Szombathely) a Légügyi Hivatal (LÜH) leállította a további beszerzéseket.

*(Az év első felében Vassel Károly vezérkari ezredes vezetésével megalakult a LÜH., a M. Kir. Légügyi Hivatal 1924. április 10-vel kezdte meg működését és egy évtizedig a magyar katonai és polgári repülés központi vezető szerve maradt.)*

A hivatal szakemberei elfogadták a Szegeden berepült Oravec gépeket, majd Szombathelyen, s néhány más vidéki bázison is ezekkel, illetve a még meglévő külföldi típusokkal folytatódott a kiképzés.

A Közlekedési Minisztérium Légiforgalmi Szakosztálya kérelmezte a Nagykövetek Tanácsától a magas légköri kutatások repülőgépes vizsgálatának engedélyezését azért, „hogy a nemzetközi légi forgalom jobb időjárás-jelentéseket kaphasson Magyarországról.” A Nagykövetek Tanácsa – szigorú feltételek mellett – a 236/II./1923. november 14-i határozatával engedélyezte a kutatást a 2 db Bristol Flighter B–2, lajstromjel nélküli és Szegeden elhelyezett géppel. A Légügyi Szakosztály szeptember 29-én kérte az Ellenőrző Bizottságot, hogy a mielőbbi szolgálatba állítás érdekében pecsételje le a gépeket.

Ez az időszak a légi provokációktól sem volt mentes. Íme egy az elkövetettek közül, amely érintette Szeged légterét is. 1923. szeptember 25-én egy román katonai repülőgép berepült az ország területe fölé. Több órán át provokálta a magyar repülőket, majd eredmény nélkül elhagyta az országot Szeged légterén keresztül. Mérvadó körök véleménye szerint a kis-antant államok soros ülésére kísérelt meg Magyarországot kompromittáló anyagot gyűjteni. Az agresszív kísérletet nem koronázta siker, mert tiltott repüléssel, katona pilótákkal nem találkozhattak.

Hosszas huzavona után Foch marsall – a versailles-i SZKEB (Szövetségesek Katonai Ellenőrző Bizottsága) elnöke – nem vonta vissza a már korábban feltételeken kiadott működési engedélyt, hanem a magyar kormány által, a hozzájárulásuk nélkül vásárolt további négy gép megkeresésére adott utasítást. Ez a lépése 1925. január 25-ig várattott magára, így a (kiképzés) kutatás, *engedélyezett* megkezdésére Szegeden csak 1925-ben nyílt lehetőség, de akkor Bristol gépekkel. Vitéz Hány László százados parancsnoksága alatt már 1923 tavaszától folytak vizsgálatok, ugyanis ekkor alakult meg Szegeden a Meteo-





11. sz. kép

Háry "Tatá" és csapata a Bristol FB2 mellett. X= vitéz Háry László százados mellette civilben Hille Alfréd

rológiai Kirendeltség, az 1922-ben létrehozott Időjárás Kutató Állomás továbbfejlesztése.

Kutató pilóták (oktatók) voltak Schwager János főhadnagy, Bencze István, Horváth István századosok és Kerekes János tiszthelyettes. Gépeik, a már említett 2 db Bristol FB2 és a 200 lóerős, nyolchengeres Hiero voltak soros motorral.

(A szombathelyi kiképző iskola, a szegedi meteorológiai kutató állomás és valamennyi polgári légiforgalmi repülőgép javítását Székesfehérvár-Sóstón végezték.) Hille Alfréd\* '24-től az MLRT országos meteorológiai szolgálatának megszervezésére, majd annak vezetésére kapott megbízást és a fővárosba visszköltözött. Még a Szegeden szerzett tapasztalatokra építve kezdte meg írni a repülési meteorológiáról szóló tankönyvét, amely a maga nemében az első ilyen jellegű kiadvány volt Magyarországon.

A titkolt repülések hírzárlatot követeltek nemcsak az országos, hanem a helyi lapoktól is úgy, ahogyan azt az első világháború időszakában is tenni kellett. Most, 1920 és 1938 között a trianoni diktátum – ahogy Juhász Gyula mondta „a legnagyobb diplomáciai hitványság” – tiltásai indokolták azt.

\* Szerk. megjegyz.: Hille Alfréd 1891. augusztus 14-én született Szegeden. A középiskola befejezéséig Szegeden tanult. A budapesti Tudomány Egyetemen ösztöndíjasként szerzett bölcsész tanári diplomát.



12. sz. kép  
1921 szegedi repülőállomás

A repülőtéri élet híreiről csupán közvetett anyagokból lehet tudomásunk. Álljon itt példának egy kiemelés a Délmagyarország 1924. szeptember 6-i számából: „A Baross Szövetség szegedi csoportja által a repülőtérén rendezett kiállításra ... rendbe hozták az odavezető utat, ... a három hangárt, a barakkokat és a pavilonokat – ahol a tárlókat és a paravánokat helyezték el – szinte újjáépítették.”

A katonai repülőtér bázisán 1925. tavaszától a Magyar Légiforgalmi Részvénytársaság (MLRT) ismét tervezi, hogy személyszállító repülőjáratot indít Szeged és Budapest között. Az MLRT 5 személyes Fokker gépektől reméli az újabb próbálkozás sikerét.

A trianoni géprombolás elől 1921.-ben elrejtett gépek fokozatosan visszerültek állomáshelyükre, a szegedi repülőtérre. A négy évig pincékben, csűrökben tárolt gépek meglepően jó állapotban kerültek elő, de a repülőképes-ség tételükhöz külön javítóműhelyt kellett létrehozni.

Ebben az évben figyelmet érdemlő sikereket értek el a szegedi repülők. Márciusban Ond László pilóta és Száva Péter, a javítóműhely vezetője, Bristol F-2B típusú géppel 6500 méter magasságot ért el, s ezzel megdöntötték az eddigi nemzeti magassági rekordot. Néhány héttel később Ond László százados, a szombathelyi repülőkeret kiképzésvezetője lett. 1925. szeptember 11-én Faragó Pál csendőr főhadnaggyal, a reptéri különítmény parancsnoká-



13. sz. kép

*A légszavar-közép alatt, sapkában Hány László százados, a szegedi Meteorológiai Kirendeltség parancsnoka. A 'Tata' gyermekeivel, a teljes stábbal. Mellette fehér ingben, csokornyakkendővel Hille Alfréd.*

val, az állomáshelyén, Oravecz II típusú géppel, szárnytörés miatt lezuhant és mindketten életüket veszítették. Ond László a szegedi református temetőben alussza örök álmát. Élt 29 évet.

A márciusban felállított nemzeti magassági rekord csak május 14-ig tartott, mert Hány László és Hille Alfréd – meteorológiai kutatás céljából. Magyarországon először emelkedett tízezer méter fölé.

A nagyszerű eredményeket sajnos egy újabb katasztrófa árnyékolta be. Június 2-án Szentkirályi (Kern) Dezső százados a H-MAEA oldaljelű Bristol F-2B gépen dr. Boross József jeles sebész főorvossal, a szegedi kórház igazgatójával – akit sétarepülésre vitt – mintegy 150 méteren laposdugóba esett és lezuhant. Mindketten életüket veszítették. Boross József igazgató főorvos jelentős anyagi támogatásával segítette a meteorológiai repülést. A LÜH súlyosan megbüntette Hány László százados parancsnokot, mert szemet hunyt a Szegeden már hagyományossá lett „kalóz” repülések felett.

Boross Józsefről Szegeden, a rókusai kórházhoz közeli területen utcát neveztek el. A Belvárosi temető XII. kriptájában alussza örök álmát.

A kiképzési terv szerint mind a pilóták, mind a megfigyelők, előbb I. fokú repülőgép-vezetői kiképzést kaptak az 1925–1926-os években. A kezdő kiképzésben részesült 24 növendék és 51 fő tartalékos pilóta II. fokú képzése történt meg Szegeden. A résztvevők – mint a hivatásos állomány is – a leg-

nagyobb titoktartásra és polgári ruha viselésére voltak kötelezve. Tömeges megjelenésük is tiltott volt. Még 1925 nyarán 29 tiszt és 11 fő altiszt részére volt kiképző tanfolyam, melyet 13 tiszt és a 11 fő altiszt végzett el sikeresen. A repülőiskolára vezényelt más fegyvernemi tiszt közül kettő a II. fokú vizsgával befejezte a pilótaképzést, viszont hatan tovább folytatták a tanfolyamot a III. fokozat megszerzéséért. Szegeden Szentkirályi Dezső lezuhanásáig a két Bristol Flighter géppel 5455(!) felszállást végeztek.

A Közlekedési Minisztérium Közlekedési Főosztálya az 1924/25. év végi jelentésében javasolja a főiskolai hallgatók arra alkalmas csoportjainak pilótává képzését. A szervezési munkát a HM végezte. „...Szegeden 1926 nyarára a kiképzés anyagi fedezete és eszközei rendelkezésre állnak, mely I. fokú pilótaképzést fog adni.” Repülőműszaki szolgálatra két mérnököt vezényelt a közlekedési tárca Szegedre.

Még mindig 1925. Perley Lajos tartalékos repülő-főhadnagy országos ejtőernyős bemutató körútja során Szegedre is ellátogatott. A nyilván sikeres ugrása(i) után Debrecenben, majd Nagykőrösön mutatta be a nagy bátorságot követelő tudományát.

Az 1926-os esztendő a szegedi repülés vonatkozásában szerencsére (?), sajnos (?) hírszegény évként zárult, ami azonban nem jelent eseménytelenséget. Ugyanakkor a világ szinte izzott az új óceánrepülő rekordoktól, a sarkrepülés izgalmas pillanataitól, a férfi- és a női időtartam világrekordoktól. Szegedi hírként elmondhatjuk, hogy elkészült a repülőtérré is vezető bajai út első, burkolt szakasza, amely jelentősen javította a légibázis stratégiai értékét.

Az „Express” Szállítmányozási Rt. hirdetményéből megtudhatjuk, hogy Szeged is bekapcsolódik a kereskedelmi repülésbe, a légi csomagszállítás rendszerébe.

A repülés fejlődése, térhódítása lehetővé, így divatossá tette a piknik repüléseket és a repülő turizmust. „Sétarepülés Budapestről Szegedre és vissza”. A történet 1926-ban esett meg. A Légiforgalmi Rt. igazgatója jeles társaság élén, egy óra alatt érkezett a mátyásföldi repülőtérről Szegedre. A Virág Cukrászdában elköltött uzsonna után visszaindultak Budapestre.

Bethlen miniszterelnök „kívánságára” Hódmezővásárhely fölött kortes röpcédulát szórtak a szegedi pilóták december 10-én, a kormánypárt képviselője érdekében – sikerrel.

*A háborúban és az azt követő években devalválódott koronát 1927 januárjától a pengő váltotta fel. Az új pénz a gazdaság fellendülését, így közvetve a repülést is segítette.*





14. sz. kép

*Heinkel HD-22 WM Gnôme-Rhône „Titán” csillagmotorral.*

Mind politikai, mind gazdasági értelemben elérkezett az idő a még mindig polgári leplet viselő Magyar Légierő megalakulására. A legnagyobb titoktartással 1927. október 11-én Szegeden is létrejött az időjelző osztály, amely a közelfelderítő század rejtő elnevezése volt. (Az 1920–1938 évek közötti időszakast többben is a magyar repülés „katakomba” korszakának nevezik.) Alkalmazott géptípus a 220–240 lóerős Hiero vagy Daimler motorú Heinkel HD-22-es, kétüléses biplán. (Lásd a 14. számú képen.)

Az 1925-ben beszerzetteket újonnan vásárolt gépekkel váltották fel, melyek vagonban érkeztek az országba és fokozatosan megerősítve 450 lóerős Jupiter motorral kerültek ki, mint Fokker FCVD típusok a közelfelderítő egységekhez.

A polgári gépek beszerzésénél jelentős súllyal esett latba, hogy azokat csekély átalakítással, szinte azonnal igénybe lehessen venni honvédelmi célokra is. „Miután a polgári aviatika háború esetén a katonai repülés biztos tartaléka, hibás volna ezen két repülőszervezet merev szétválasztása. Ezen tervezet – melyet a Közlekedési Minisztérium Légiforgalmi Szakosztálya az 1922. január 20-a utáni antant repülési tilalom feloldását követő időszakra készített, az Aviatika kiépítése címmel – a burkolt, tisztán katonai érdekeket szolgáló intézkedések mellett az össz-aviatika azon részét is szem előtt tartja, amelynek megteremtése hadi érdekből szükségesnek látszik.”

1927. március 31-én az antant katonai felügyeletét felváltotta a Szövetséggközi Katonai Ellenőrző Bizottság, amely 1928-ban megszűnt – a párizsi egyezménynek megfelelően – és a magyar kormány magára vállalta (a katonai repülés tilalmának fenntartása mellett) a légi tevékenység nyilvántartását, annak évi jelentését a Népszövetségnek.

Vezető katonai körökben a közelgő háború veszélye mindennapos témává lett. Tudvalévő, hogy a Duna-medencében az összecsapás elsősorban a kis-antant és Magyarország között fog bekövetkezni. (Gyakorlatilag a magyar hadsereg felkészítettsége és technikája e gondolat megvalósításához alkalmazkodott. A reális erőviszonyokat jól látták az értő politikusok és katonák, hogy hazánk a „nagy háborúban” a szövetségesei oldalán – megcsonkított iparral, közlekedéssel és gazdasággal – csak a segítőtárs szerepére vállalkozhat. Erre a lehetőségre kell felkészülnünk – mondták a tisztánlátók – különösen akkor, ha már tudvalévő: „ezt a háborút a levegőben vívott csaták fogják eldönteni” – tették hozzá túlzó optimizmusokban a kor vezér-politikusai. A Trianonnal földre kényszerített magyar repülés többre nem vállalkozhatott a másodhegedűs szerepénél.

1927. április 13-án, a délelőtti órában, alacsonyan egy hatalmas repülőgép rúnt fel a város házai fölött. A nyolc utast befogadó gép Berlinből indult és Konstantinápolyba tartott. Üzemanyag vételezési és pihenési céllal szállt le a városban. Ez az eset is utalt arra a korábbi megfigyelésre, hogy a nyugatról keletre, Délkelet-Európába, vagy azon túlmutató utazásoknál milyen fontos állomáshely a szegedi repülőtér.

A városban csak kevesen tudták Horthy karpaszományos tizedesről, azaz Horthy Istvánról, a kormányzó fiáról, hogy Szegeden töltötte önkéntes idejének egy részét, bővítve repülőtudását, készülve repülőtiszt vizsgájára. Az ifjú Horthy Szombathelyen a REGVI (Repülőgép-vezető Iskola) keretei között kapta meg az alapkiképzést, de már Szegeden vizgázott 1927 tavaszán, majd ősszel nyerte el a koronával ékesített sást, a teljes értékű pilótát mutató jelvényt. Ő volt a háború utáni pilótaképzés első tartalékos tisztje. Horthy kormányzó külön kérésére Háy László parancsnok szigorú, következetes figyelemmel követte a szárnyait bontogató ifjú sas minden szárnycsapását „égen és földön”. Czapáry Zoltán – akkor már ezredes – elbeszéléséből maradt ránk egy történet Horthy István karpaszományos őrmesterről. Itt, a szegedi repülőtéren valamilyen csínytevést követett el, szabálytalankodott, amiért bárki büntetést érdemelt volna. A ’Tata’ következetességét ismerve a kormányzói felhatalmazástól függetlenül is kiszabta volna – mint ahogyan meg is tette – a néhány napos fogdabüntetést. Az éppen hét végére esett. Tekin-

tettel arra, hogy a szokásos eltávozásra szombat délig nem futott be a „gyerek”, az aggódó anyuka, a Főméltóságú Asszony, fölhívta a szegedi repülőteret.

– Horthy őrmester miért nem térhetett haza hétvégére? – kérdezte.

– Dutyiban ül – közölte tárgyilagos nyugalommal a parancsnok, Hány László, közismerten a 'Tata'.

– És az micsoda? – vágott közbe az aggódó anya.

– Kérem szépen, az egy nagyon kicsi helyiség, amelynek négy fala van, egy nagyon kicsi rácsos ablakkal. Simára gyalult deszkalapokból áll az ágy és az ajtó kívülről van bezárva, kilincse pedig nincsen.

Summa summarum, a dolog Budán, a várapalotában fejeződött be azzal, hogy a katona apa megköszönte a parancsnoki szigort a 'Tatának'. Ezt követően még egy alkalommal, 1928 nyarán volt Szegeden néhány hétre továbbképzésen, de a tiszti avatását követően a szolnoki vadászokhoz kapott beosztást.

Az ifjúság katonai előképzésében új elem lett a „levegő megszoktatása”, ez az „iker képzés” második fele. A katonai alap kiképzést a hadsereg adta bevonulás után. Az „ikrezés” lényege az volt, hogy minden aktív egységnek legyen egy kiképzett tartalékos állománya. Mozdósítás esetén a felszerelésüket, a technikát, a továbbképzést az alakulatuknál kapták meg, az ott volt biztosítva (?).

A légierő titkos megalakítása felszínre hozta a katasztrofális pilótahiányt. A kisantant és a Népszövetség előli rejtés céljából a kereskedelmi minisztérium „Pilóta iskolát” hirdetett repülőgép-vezetői jelentkezést remélve. A tanfolyam székhelye Szombathely. Szeged továbbra is megmaradt a továbbképzés egyik bázisának.

Még mindig 1927-et írunk. Október 29-én, pénteken reggel, majdnem kettős szerencsétlenség történt. Kerekes János pilóta repülőgéppel a budapesti vasútvonalra zuhant. Az éppen Kiskunfélegyháza felől érkező személyvonat csak az utolsó pillanatban tudott megállni, hogy bele ne rohanjon a roncsba. A vonat kisiklását a motorvezető így tudta megakadályozni. A történetet ekként írják le a hivatalos jelentésben: Kerekes János főfelügyelő Makra Sándor repülő-mechanikussal, Junkers gépével, a javítás utáni berepülését végezte. Azt már a szemtanúk elbeszéléséből ismerjük, hogy a repülő álló motorral siklott, majd földközelsben fordulóba kezdett. A vasúti töltés mellett húzódó távíró-telefon vezetékben a szárnya elakadt és a gép a töltés felső végébe vágódott. Kerekes János felügyelő (hadnagy) pilóta szörnyethalt. Makra Sándor (Szeged, Nyíl u. 18. sz. alatti lakos) szerelő bekötése kiszakadt, az ütközéskor kizuhant a gépből és 10–15 méterre repült. Mindkét lába eltörött, súlyos belső (szervi és gerinc) sérülést, agyrázkódást szenvedett.



14./A sz. kép

*A régi híd feljárója a Szeged felőli „kapukkal.” A timpanonnal lezárt oszlopos homlokzatú épület a Kulturpalota, mai nevén a Móra Ferenc Múzeum.*

Kerekas nagy tapasztalatú háborús pilóta volt. Vakmerőségéről társai is legendákat meséltek. Szegeden 1920-ban többször is átrepült a közúti híd ívei alatt, bár ezzel a bravúrral nem állt egyedül a szegedi pilóták között.

A következő hónap sem múlt el baleset nélkül. November 22-én, néhány perccel hét óra után, a reggeli ködben a repülőtértől mintegy nyolcszáz méterre egy szokatlanul magas gémeskútnak ütközött gépével Orosz Béla pilóta. Mechanikusa, Balogh István könnyebb, Orosz súlyos sérüléseket szenvedett. „Több helyen is eltört a lába és a belső sérülései is aggodalomra adnak okot...” – közli a kórház sebész főorvosa.

„A szerencsétlenül járt pilóta nem akar tudni arról, hogy lezuhant”, a rendőrök motorhibát erőltetnek a vizsgálatnál, de arra utaló jelet nem találnak. Orosz Béla egyre próbálja a maga igazát állítani, hogy ez volt az első főlészállása a szegedi repülőtérén és sem a légikikötőt, sem a környezetét nem ismerte. Semmilyen műszaki hiba nem zavarta meg a repülést, egyszerűen csak nekiment a gépével a gémeskútnak, mert a sűrű párás levegőben nem látta azt. Amikor észlelte, már nem tudott kifordulni, hogy elkerülje az ütközést.

1928 májusában, Áldozócsütörtökön, Szegeden repülőnap volt, ahol a pilóták remekeltek. A helyi napilapok erről úgy számolnak be, mint nagysze-



rú pünkösdi mulatságról. A repülőbemutatót az „Express” Szállítmányozási Rt. szervezte. A sokoldalú, nagyszabású bemutató után sétarepülés is volt, amely további sikert aratott a nézőközönség körében. A bemutatón vitéz Horthy István műrepülése jól illett a kiemelkedő sikerű rendezvény programjába. Ez a volt a főpróbája a május 17-én Budapest-Mátyásföldön tartott repülőnap bemutatónak. A tizenötezer néző előtt produkált szegedi légi harc imitáció volt „sava-borsa” a programnak – ahogyan azt a korabeli tudósítók hírlul adták országnak, világnak.

A húszas évek végén nagy attrakció volt a találóan „égi írás”-nak nevezett reklámrepülés. Augusztus végén angol és német pilóták 4000 méterről indítva írták Szeged egére a „Franck-kávépótlék” reklámszöveget. Ezt később már magyar pilóták végezték országszerte.

A repülőtér bővítés mindinkább sürgetővé vált. Mind a minisztérium, mind a város vezetése megtette az ehhez szükséges intézkedéseket. Íme az első lépések egyik dokumentuma.

Kivonat Szeged Sz. Kir. Város törvényhatósági bizottságának 1929. április 24-én tartott rendes közgyűlésének jegyzőkönyvéből.

*A Kereskedelmi Min. 142637/1928. sz. leiratában indítványozza a repülőtér bővítését, valamint az 1929. március 22. Ker. Min., a H. M. és a LÜH megbízottainak megállapítását:*

*„A mindinkább fokozódó repülőképzés, a kereskedelem ügyi minisztériumi meteorológiai kirendeltségének Szegedre történő beosztása és annak folyamánnyaképp a közeljövőben felállítandó repülőposta állomás létesítése és majd az európai nemzetközi légi forgalomba történő bekapcsolódása végett feltétlenül szükséges a jelenlegi repülőtér területének kibővítése és kizárólagos használatul leendő átengedése.”*

*A versenybizottsági tárgyalás eredményét összegezve, a repülőteret nyugati irányba, az útkaparó ház felé, jobbra 18 kh-al növelni.*

*A repülőtér meglévő területének folytatását képező 35 kh kizárólagos használatát is igényli a Kereskedelmi Minisztérium, de ezen terület után nem fizet, mert az a háború alatt is részét képezte annak, tehát visszazármaztatása a légikikötőnek egyértelmű honvédelmi érdek. Az út jobboldalán igényelt 18 hold területért hajlandó 50 Pengő/év bérleti díjat fizetni. A korábbi bérleket 5.200 Pengővel kártalanította a Kereskedelmi Minisztérium.*

A Légügyi Hivatal a szegedi repülőtér bővítésének munkálataira versenytárgyalást írt ki. A helyi vállalkozók azonnal kérelmezték a polgármesteri hivaltól, hogy csak szegedi cégek végezhessek a munkát. Az „import mesterek” elleni föllépésük meghozta a kedvező döntést.

Szegedi vállalkozók nyerték el a munkát, de pénzhány miatt megvalósulására csak 1935-ben kerülhetett sor.

1929. augusztus 8-án a szegedi repülőtér gépparkjának frissítése is döntő fordulatához érkezett. Öthengeres, 256 Le-s Sokol motorokkal megerősített új Bristol típusú gép érkezett.

Szeptember 9-én egy angol csoport repült Szegedre „piknik” céljából. Útvonaluk Szeged–Arad–Segesvár–Nagyvárad–Szeged. A csoportot Mészáros Péter szegedi pilóta vezette a HA–UCH lajstromjelű Udet géppel. Véletlen egybeesés, hogy ugyanezen a napon kezdi meg működését a szegedi repülőtérén a légi csendőrőrs, a titkos repülő csapat(ok) védelmezője. Parancsnokuk Kollár Mihály főtorzsrőrmester (Szeged, Lajta u. 2. sz. alatti lakos).

Vitéz Veszényi János A magyar katonai repülés 1920–1945. c. írásában közöl adatokat a szegedi repülőtér 1924–1927 közötti időszakban teljesített felszállásokról és összesített repült időről.

Az 1923. évben ez 180 fölszállással 20 óra repült idő. (Nagy valószínűséggel ez az Oravecz-gépek berepüléséből származik.) 1924-ben a táblázat nem tartalmaz repülési adatot. 1925-ben 5455 felszállást mutat 703 óra repült idővel.

(Ez döntően a Bristol Fighter B–2 gépek teljesítménye, melyet korábban csempészték be az országba. Utalás a meteorológiai repülésnél.)

1926-ban 6612 felszállással 828 óra repült idő.

1927-ben 9146 felszállással 900 óra repült idő.

Öt év összesen: 20 993 felszállással 2451 óra repült idő.

*A politikai enyhülés érezhetően 1925-től, a locarnoi konferencia után következett be.*

*Az 1927-es párizsi egyezmény (tovább) könnyített a repülőgépgyártás szigorú korlátozottságán és megszüntette a Légügyi Ellenőrző Bizottságot.*

*A magyar kormány magára vállalta a légi tevékenység nyilvántartását és annak évenkénti jelentését a Népszövetségnek.*

*Olaszország – a Mussolini kormány – repülőgépeket ajánlott fel hazánkunknak. A magyar kormány kérte az olasz légügyi minisztert, hogy pilótaképzéssel is segítsen aggasztó helyzetünkön.*

Titkos képzés indult meg a repülőtérrel kihelyezett fehértói terepen 1930 nyarán. A tizennyolc alkalmasnak bizonyult fiatal – közöttük Kiss Sándor, a

DAeC egyik első vitorlázórepülő oktatója – itt sajátította el az alapfokú motorosrepülési képzést. A gépeket minden nap ki- és visszarepülték a füvetlen a tómederből kialakított ideiglenes repülőtérrel. A növendékeket – akik Szegeden magánházaknál voltak elhelyezve – Fiat kocsival szállították ki. Az elsőfokú képzést valamennyi növendék sikerrel befejezte. Több alkalommal ezen a terepen nem rendeztek be szükség-repülőteret, nem csak a talajviszonyok miatt, de a titkosság okán sem (a közeli főútvonal és a vasút miatt). A parancsnok Csontos Ferenc főhadnagy volt. A műszakiakat Csiki Lajos okleveles mérnök-pilóta főhadnagy irányította. Növendékek voltak: Bartha István, Györke Géza, Kiss Sándor, Horváth Gyula, Ördögh Jenő, Ádám László, Bódis Gábor, Gunya Sándor, Balogh György, Horváth Ferenc, Péter Béla, Abaffy László, Sayermann Aurél, Lenk Andor, Kereczmann Sándor, Stanics Ferenc és Czucz János. Oktató Holló Lajos őrmester és Kalina László szakaszvezető volt.

\*

## A szegedi kiteljesedés éve

1930-tól

A Délmagyarország 1930. január 16-i számában adja hírül, hogy „Sportrepülő klubot alakított a szegedi egyetem diáksága” január 15-i ülésén. A megalakítandó klub előkészítő elnökévé dr. Vinczy Károly egyetemi titkárt választották. A megalakulási ülés időpontját január 21-re tűzték ki.

Arra nincs egyértelmű adatunk, csak föltételezésünk, hogy miért halasztódott április 11-re a klub alakulása, a közgyűlést előkészítő értekezlete. Dr. Aigner Károly főispánnak a tárgyban elmondott nyilatkozatából közvetetten ismerhetjük meg az okát, az újabb koncepciót. Az egyetem lehetőségeinél sokkal nagyobb, szélesebb társadalmi alapokra kívánták helyezni a szegedi repülést azzal a céllal, hogy a Balkánra és az Indiába, vagy általánosabban a Keletre irányuló repülőforgalomnak akár a kapuja is lehet Szeged. A városban

szervezendő repülőklubnak feladatul kívánták szabni azt is, hogy szervezője, mozgatórugója, propagandistája legyen a délvidéki sportrepülésnek.

A jelölő bizottság elnöke ekkor már dr. Aigner Károly alispán volt. Ő vezette a városháza bizottsági termében az alakuló közgyűlést előkészítő értekezletet, melyen megjelent Berhlenfalvi Pál Andor a MAK elnöke (Magyar Aero Klub) és dr. Kogutowitz Károly egyetemi tanár. Megállapodtak abban, hogy az alakuló közgyűlést húsvét utánra hívják össze, illetve kijelölték azt is, hogy kik legyenek az alakuló sportrepülő klub vezetői.

A téma nagyszerűségére tekintettel, szinte az egész városi elit részt vett a megbeszélésen. Megjelentek:

- Vámos Béla tábornok, a vegyes dandár képviselőjében,
- vitéz Horváth Gyula tábornok,
- dr. Somogyi Szilveszter polgármester,
- Endrey Béla hódmezővásárhelyi polgármester h.,
- Szathmáry Tihamér ny. alispán,
- dr. Láng-Mitczky Ernő táblai elnök,
- dr. Berecz János egyetemi tanár,
- dr. Ditrői Gábor egyetemi tanár,
- dr. Kerékgyártó Béla egyetemi tanár,
- Paraszkay Gyula járásbírói elnök,
- dr. Boross Dezső főügyész,
- dr. Dósa István főszolgabíró,
- Sztríha Kálmán és Bogoss Béla esperes-plébánosok,
- dr. Kiss Ferenc miniszteri tanácsos,
- dr. Tihanyi Béla gimnáziumi igazgató,
- dr. Tonelli Sándor kamarai főtitkár és még sokan mások.

Elérkezett a történelmi pillanat. „1930. május 17-én, szombaton „Ünnepélyes külsőségek között megalakult a Délvidéki Aero Klub” – adja hírül a Délmagyarország, a város nagy eseményeinek krónikása. Az alakuló közgyűlésen az óriási létszámú érdeklődő tömeg előtt megjelentek a magyar sportrepülés reprezentánsai. A közgyűlést megtisztelte jelenlétével dr. József Ferenc főherceg, a Magyar Aero Szövetség elnöke, kíséretében volt Farkas Kálmán alelnök, és Kara Jenő, a szövetség ügyvezető alelnöke. A Légügyi Hivatalt Bisics Tibor, vitéz Csicsery Gyula és Szirmay Aladár százados képviselte.

Kitűnően szolgálta a propagandát az a repülő raj, amely az ülés megkezdése előtt hosszú percekig keringett a város felett. Ezek az egyesület saját, „Hungária” típusú gépei voltak. Az új repülőszerkezet nem régen került ki a Weis Manfréd gyárból.

Dr. Aigner Károly megnyitó beszédében hangsúlyozta, hogy a klub létrehozásának célja az élni akarás. „Ehhez az élethez nekünk éppen olyan jogunk van, mint a többi nemzetnek – mondta az elnöklő főispán, majd így folytatja – és ha valaki élni akar, akkor levegőre van szüksége. Nekünk is a levegőt kell meghódítani, nehogy a világversenyben hátra maradjunk. Az élet jogát ki fogjuk verekedni..., az egyesületnek is ez a célja.”

József főherceg, majd Kogutowitz professzor lelkesítő és ösztönző szavait követően dr. Vinczy Károly felolvasta az alapszabályt és megejtették a vezetőség-választást. Elnök: dr. Aigner Károly, ügyvezető elnök: dr. Kogutowitz Károly, társelnökök: dr. Somogyi Szilveszter, dr. vitéz Shvoy Kálmán, dr. Mekcsy Zoltán, dr. Farkas Béla, dr. Feilits Berthold, dr. Burgly Emil, dr. Balk Gyula, majd főtitkár lett dr. Bodnár Béla, titkár: Horváth Péter, gazda: Rácz Antal, könyvtáros dr. Szécsányi Sándor, pénztáros: Horváth János, ellenőr: vitéz Vikes Zoltán. Az ügyészi feladatra dr. Csermák Ernő kapott bizalmat.

Egy pillanatra itt meg kell állnunk. A klub 1979-ben ünnepelte – számunkra teljesen (ismeretlen) érthetetlen okból – fennállásának ötvenedik évfordulóját. A jubileumi alkalmat – feltehetően nem a születési időpont-ra, hanem – a gondolat fogantatásának pillanatára vezették vissza.(?) A ténylegesnél egy évvel korábbra datált alakulásra sem hivatalos okmányokban, sem a sajtóban nem találtunk még csak utalást sem. Annyi bizonyos – mint erre már a bevezető részben célzást tettem, – hogy a klub, mint szervezett erő, nem minden előzmény nélküli. A polgári és a sportrepülésnek messzire visszaható szellemi gyökerei voltak és vannak ma is a városban. Aviatikai Szakosztály tömörít(h)ette a repülés dolgai iránt érdeklődő kutató, álmodozó elméket. Pontos ismeretünk eleddig alig van a működésükről, csak az újságokban villan fel itt-ott hír a létezésükről, a századfordulót követő évektől. Ez nagy valószínűséggel 1909–1910-től a repülőmodellezőket és a repülés elméleti és gyakorlati megvalósítása, használhatósága iránt érdeklődőket tömöríthette valamilyen laza szervezetbe, amilyenek pl. Tukats Sándor főispán is 1910 és 1911 között aktív tagja volt modellezőként. Későbbi években, például 1915. január 3-án a Madách utcai Állami Polgári Fiúiskola tornatermében Kiss Gyula tanár „A repülőgép és a léghajó szerepe a háborúban” címmel tartott előadást az érdeklődőknek.

Ezek a repülést szerető, a repülést értő és kedvelő lelkes amatőrök, repülési vággyal teli emberek tömörülhettek a megalakult DAK-ba. (Megjegyzendő, hogy a klub nevének rövidítését következtelenül alkalmazták mind a saj-

tóban, mind a hivatalos iratokban DAC-nak, DAeC-nak, DAK-nak. A főispánnak küldött, a klub megalakulását bejelentő okmányon következetesen a DAeC rövidítést használja a levél szerkesztője.)

A társadalmi vezetőségen túl, annak kiegészítéseként meg kell említeni Csonotos Ferenc parancsnokot, Holló Lajos és Kalina László oktatókat, valamint Csiki Lajos okleveles gépészmérnök pilótát. A megalakulás tényével útjára indult Szegeden is a sportrepülés – a pillanatnyi lehetőségeinél jóval messzebb mutató kapcsolódásokkal és tervekkel – de még egyelőre a katonai repülőtéren.

\*

A Repülő Meteorológiai Kirendeltség égisze alatt megalakult a közelfelderítők 2. százada is. Gépeik a WM Fokker CVD-k voltak, a parancsnok vitéz Heppes Miklós lett.

Szerencsés kimenetelű baleset történt 1930. május 25-én, amikor Schulek Vilmos pilóta gyakorló repülésről tért vissza. A leírtakból csak következtetni lehet a géptörés okára arra, hogy az átvágódásból származott. A pilóta nem lehetett bekötve, mert kirepült az ülésből. Az orvosok megállapították, hogy csak könnyebb sérülést szenvedett a repülőgép-vezető. Nem sokkal a beszállítás után saját lábán hagyhatta el a kórházat.

\*

Szeptember 19-én beszámoló értekezletet tartott a nem régen alakult DAeC. Dr. Bodnár Béla főtitkár ismertette a tagtoborzás eredményét, mely szerint a klubnak 20 alapító, 464 rendes és 117 pártoló tagja van. A tervezett ütemnek megfelelően halad a pilótaképzés is. A klubnak három gépe van, azon tanulnak a pilóta növendékek, akik hamarosan vizsgázni fognak.

Az Aero klub vezetősége most azon fáradozik, hogy saját repülőteret szerezzen. Erre pillanatnyilag Alsófeketén, az alsótanyai (ma ássóthalmi) műút-hoz közel kínálkozik lehetőség.

Negyedik gép beszerzése is a napi programban szereplő tétel. A tagtoborzást tovább folytatják – fejezte be tájékoztatóját a főtitkár.

Szeged életének egyik legnagyobb ünnepe volt 1930. október 23–25-e, a Dóm tér avatása és a Fogadalmi templom felszentelése. Klebersberg Kunó kultuszminiszter, a „szegedi miniszter” – akinek oly sokat köszönhet a város – repülőgépen érkezett az ünnepségsorozatra.

1930 novemberéhez repüléstörténeti csemege is fűződik. A gépe berepülése után két hónappal arra utasította a LÜH Bánhidi Antalt, hogy vizsgálati repülésre vigye Szegedre a Gerle 11-et. Egyidejűleg megadta a gép lajstromjelét, H-MAFM-t. Így került a legendás híró tervező-pilóta és az ugyancsak híressé vált Gerle család egyike Szegedre. A két véleményező pilóta Tarnóy (Hartzer) Sándor és Schwager János már Szegeden várta Bánhidit a gépével.

„Tarnóy be sem ült a Gerlébe, kijelentette, hogy az neki szűk. Valóban a Gerle nem 100 kilós sportemberekre készült. Schwager egy felszállást végzett a Gerlével, egy iskolakört írva le. Ezután én mutattam be a Gerlével az eddig begyakorolt műrepülési figurákat...” – írja Bánhidi Antal. A „bizottság véleményét” mint tervező, „a mai napig sem kaptam meg” – nyilatkozta 1992-ben, visszaemlékező könyvében az író. A következő napon, 1930. november 14-én a tervező-pilóta Schwagner Jánosné utassal visszarepült Budapestre. A LÜH és a minősítők eljárása sajtóságosnak mutatkozik.

A 1931. április 24-én, „Pénteken súlyos repülőszerencsétlenség történt a repülőtéren”. Az Aero Klub egyik sportgépén vitéz Besseney Lajos és Szénási Imre pilóták fölszállás közben szenvedtek balesetet. A szerencsétlenséget motorhiba okozta – írták a napilapok, de a vizsgáló bizottság kormányhuzal-szakadást állapított meg. Bessenyei a karját törte, Szénási zúzódásokat szenvedett, a Fokker javíthatatlanul összetört. A műszaki hiba mintegy 70 méter magasan következett be. A szemtanúk szerint a földet érés előtt a pilóták kiugrottak (?). A földet érés a kerámiagyár mellett történt. Besseneynél másnap közepes mértékű agyrázkódást is megállapítottak, harmadnap meg kellett műteni, de életét már ezzel sem tudták megmenteni az orvosok. Debrecenben temették el. A szegedi búcsúztatón az egyszerű ravatalon lezárt cinkoporsófeküdt. Virágosz hullott a koporsóra, a gépek törzsére fekete fátylat feszítettek. A tetemet szállító autót a bajtársak messze elkísérték a város határára túl is repülőgépeikkel.

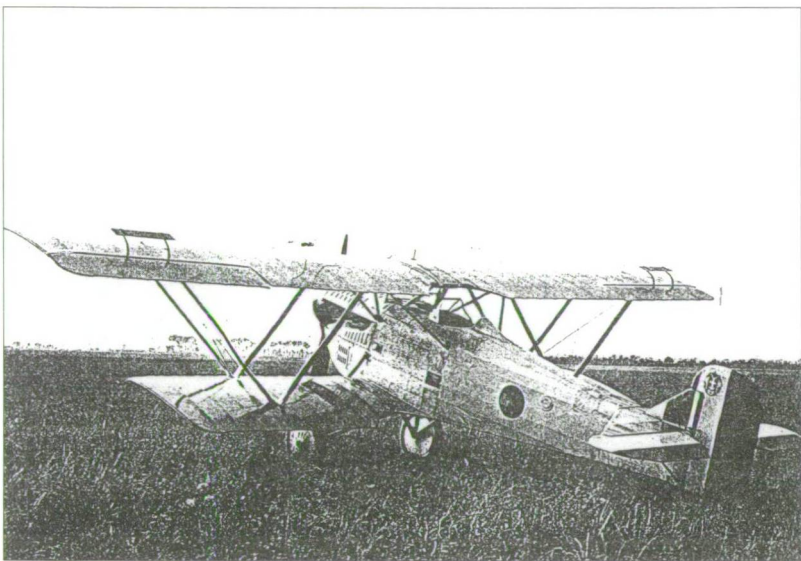
Szénássy Imre állapota napról napra javult – adták hírül a napilapok. A repülőtéren emlékművön a baleset időpontjául tévesen 1929-et tüntettek fel mind Besseney, mind Szénássy neve után. A zuhanás 1931-ben történt.

A szegedi kereskedelmi és iparkamara a Magyar Légiforgalmi Rt.-vel tárgyalásokat kezdett a Szeged–Budapest közötti légijáratok rendszeresítése

ügyében. A társaság nem zárkózott el a javaslattól, de a járat indításának előfeltételül a gazdaságossági hatásvizsgálatot szabta.

1931 a magyar pilóták óceánrepülésének éve. A szegedieknek ezzel kapcsolatban még az is eszébe jut, hogy Magyar Sándor 1920–1921-ben itt kapta meg a pilóta-kiképzését – mint ahogyan erre már korábban utaltunk. Az út előkészítője ugyancsak szegedi érdekeltségű ember, a repülőtér egykori parancsnoka, Czapári Zoltán alezredes volt.

Vilhem Károly repülő-főhadnagy – aki 1931. június 14-én Torinóból repülte haza az első FIAT Cr-20 típusú vadászgépet – egyike volt az óceánrepülésre jelölt pilóta kiválóságoknak, de édesanyja betegsége miatt nem fogadhatta el a megtisztelő fölkérést. Vilhem főhadnagyt június 21-én



15. sz. kép

*Fiat Cr-20 bis. Ezt a típust repülte haza 1931-ben, Torino–Trieszt–Szeged útvonalon Vilhem Károly főhadnagy.*

Székesfehérvár-Sóstóra helyezték a LÜH berepülő pilótájának. Egy Fokker D VII. berepülése közben a javítóműhely udvarára zuhant. A kórházba szállítás közben meghalt. Családja hazahozatta, azóta a Belvárosi temető IV. parcellájában alussza örök álmát. A gyászszertartás alatt három fekete fátyolos repülőgép körözött és amikor a menet a sírgödörhöz ért, egy-egy koszorút dobtak a sírra. Endresz György és Magyar Sándor hatalmas fehér rózsákból



font koszorút küldött szerencsétlenül járt bajtársuk sírjára. (Vilhem Károly nevét gyakorta írták Wilhem, illetve Vilhem-nek a lapokban, tévesen.)

Augusztus 20-án, dél tájban egy külföldi jelzésű repülőgép jelent meg a város felett, majd a repülőtér melletti területen leszállt. A szerb pilóta és megfigyelője a határ közelében repülve eltévedt és Szeged térségében műszaki hiba miatt leszállásra kényszerült. A gépet bevontatták a repülőtérre és lefoglalták, a két szerb katonát őrizetbe vették. Rövid időn belül megkezdődött az ilyenkor szokásos diplomáciai tárgyalás.

\*

A MAESZ elnöksége év végi elemző, értékelő ülésén köszönetet mondott a „titkos légierő” kiképzőinek, kiképzésvezetőinek, akik a sportklubok keretében működnek, közöttük elismerte a DAeC vezető oktatójának, Csontos Ferencnek kiemelkedő munkáját és eredményeit.

\*

A szegedi repülőtér munkájával párhuzamosan, a későbbi algyői sportrepülőtér területén – akkor még községi legelőn – kihelyezéssel 1931. május 28-án, karpaszományos önkéntesek részvételével, Hungária típusú gépekkel előképző repülőtanfolyam kezdődött, az „iker tanfolyamnak” nevezett oktatási rendszerben. („Ikrezés”= az itt kiképzett tartalékos állomány mozgósítás esetén Szegeden kapta volna meg a gépét és a katonai felszerelését a közelfelderítő század(ok)nál – mint ahogyan erre már korábban utaltunk.)

Az állandó esőzés miatt használhatatlanná vált repülőtéren nem lehetett időre befejezni a tervezett I. fokú oktatást, ezért szeptemberben be kellett helyezni a karpaszományos kiképző táborát a szegedi, kevésbé fölázott, jobb talajú repülőtérre. Így vált lehetővé október végére eredményesen zárni a tanfolyamot. Parancsnok: vitéz Csontos (Csics) Ferenc fhdgy. volt, helyettese: Csegezi József fhdgy., oktatók: Holló Lajos őrmester, Schreiber (Székelyhídi) Hugó szkv., Csapó Béla szkv., Gagyó Pál szkv. Műszakiak: Lőrincz István, a hat fő szerelő parancsnoka és Szeles Ferenc őrmester, gép-

kocsivezető. A ranfolyam résztvevőinek névjegyzéke: v. Bakonyi Béla, Balogh Imre, Balogh István, Brenner Lajos, Brückler István, Farkas?, Farkas István, Farkas József, Hermann Károly, Kaffka Lajos, Karkits Kálmán, Kogl Tibor, Lang Gyula, Márk Jenő, Modla Jenő, Mónus Ernő, Nyári László, Prém István, Róth Kálmán, Sándor Pál, Schenk Aladár, Stumpf Aladár, Szabó Gyula, Szabó Márton, Vörösmarthy Kálmán és a 26. növény-dék, akinek neve hatvannyolc év távlatából – hivatalos okmányok híján – már nem reprodukálható.

Június 8-án szokatlan baleset történt a repülőtéren. A jelzett átjárási tilalom ellenére Molnár István dorozsmai lakos gyalog nekivágott a repülőtérnek. A leállított motorral, siklórepülésben leszálló gép vezetője nem vette észre a gyalogost és összeütköztek. Molnár István életveszélyesen megsérült. A repülőgép átvágódott és összetört. A pilóta és a megfigyelő könnyebb sérüléseket szenvedett. Július 18-án – az algyőivel párhuzamosan – Fokker-iskola indult Szegeden. Újabb „oktatási forma” kezdődött ebben az évben a repülőtéren. Megalakult a légi fényképészeti csoport és megkezdődött a képzésük – ez az egység is a közelfelderítők egyik tartaléka volt.

Az év őszén tartott „Sólyom” fedőnevű hadgyakorlaton a szegedi kf. század is részt vett.

1931. szeptember 6-án szomorú hír érkezett Szegedre. Vitéz Kaszala Károly, a jóhírű katonai pilóta, oktató, aki a városban közismert repülő személyiség volt, Eger mellett gépével lezuhant és kísérőjével, Urbancsek János szerelővel együtt életét veszítette. A bizottsági vizsgálat megállapítása szerint a gépen szállított közel két mázsa reklámcédula elégtelen rögzítése okozta a katasztrófát.

Repülőtéren szokatlan baleset is növelte az áldozatok számát. Szabó János pilótát október 2-án a villanyvezeték javítása közben áramütés érte, a létráról lezuhant és koponyalapi törést szenvedett. A tragikus véget ért pilótát Szegeden temették el.

A mind élénkebbé váló szegedi repülőéletet 1932–1933-ban a „hírszegegyesség” jellemezte. Bizonyára sem a „meteorológiai repülés”, sem a DAeC nem adott kellő hírértékű anyagot magáról, illetve, ha lett volna, azt a katonai cenzúra visszatartotta. A repülőtér parancsnoka ekkor Tarnói Sándor őrnagy, közismertebb nevén „Sasá bácsi” volt.

A szegedi 5. vegyes dandár rendezte „katonai sporthétén” a fliegerek még nem vehettek részt, bár a versenyek nagy része a repülőtéren zajlott.

Süli Mátyás hódmezővásárhelyi mechanikus a szegedi ipartestületi szék-házban állította ki a „Hódmezővásárhely 1 FECSKE” típusú, maga készítette, miniatűr repülőgépét, amely motorral együtt 70 kg volt. A kiállítást követően, szakértők előtt, a szegedi repülőtéren próbarepülésen is bemutatta a gépét. Vitéz Heppes Miklós százados, századparancsnok elismeréssel nyilatkozott a kis „érdekes lélekvesztő”-ről.

Dr. Renato Caglia olasz újságíró engedélyt kapott arra, hogy a gödöllői cserkész dzsembori tiszteletére – tiltakozva Magyarország megcsonkítása ellen – Szegedről indulva Pécs, Debrecen és Szombathely állomások érintésével végigrepüljön a trianoni határ fölött 1933. augusztus 16-án. A lapok a terv sikeres végrehajtásáról számoltak be.

Az 1934-es esztendő nagy szegedi szenzációja, a Szabadtéri Játékok előadása, „Az ember tragédiája” volt. Az augusztus 9-i, csütörtöki bemutatót megtízszelte jelenlétével Schuschnigg osztrák kancellár is. Repülőgépe, a hárommotoros Junkers két és egy negyed óra alatt érkezett Bécsből Szegedre. A repülőgép vezetője Alfred Elssler, a Monarchia pilótája több alkalommal járt már a városban. A kormányfőt Tarnay Sándor légügyi felügyelő, a repülőtér parancsnoka köszöntötte Szeged földjén, majd Hómann Bálint kultuszminiszter és dr. Pálffy József polgármester mondott köszöntő beszédet. A kancellár másnap kora délelőtt repült Budapestre Gömbös Gyula miniszterelnökkel folytatandó tárgyalásra.

Az évekkel korábban kiírt felújítási pályázat alapján elkészült a harmadik hangár, a tiszti lakások és a parancsnoki épület. Az építési napló bejegyzése szerint 1935. május 4-re befejeződött a repülőtér alagcsövezése is. Ebben az időben merült fel a gondolat, – aminek felbukkanását a repülőtér egyre fokozódó zsúfoltsága okozta – hogy ebben a térségben célszerű lenne egy önálló sport-repülőteret is létrehozni, amely segíthetné a katonai előképzést is. A kezdetektől ez volt a DAeC célja is. Ezzel párhuzamosan jelentkezett egy polgári repülőtér létrehozásának szükségessége is.

Ebben az időben indult a pilóták oktatása mellett a repülőgép-szerelők képzése is. Az iskola parancsnoka Mátyásffy József légügyi főfelügyelő, a megújult szegedi repülőtér parancsnoka pedig Keresztfalvi István főhadnagy volt.

A téli „pangást” kihasználva a szegedi helyőrség falkavadász társasága „Hubertus-vadászlovaglást” rendezett a repülőtéren, ezzel is igazolva egy légikötő sokoldalú hasznosíthatóságát.

Ez év június 17-én jelentette be a kormány, hogy légvédelmi törvény készül. Ebben az évben kezdődött meg a légoltalom helyi szerveinek is a kiképzése, bár a lakosság oktatása már 1928 óta folyamatosan tartott az újságok rovatain keresztül. Szeged az 'A' kategóriába soroltatott be. Ez a beosztás a legnagyobb fenyegetettségű városok sorába emelte. Ennek ellenére sem volt a városnak vadászpilóta védelme. Az itt állomásozó német egységek nem szálltak fel a '41-es szerb támadást követően Szeged védelmére. A tüzérségi léghárítás is csak a hidak elleni támadások kivédésére volt (1941-től) vezényelve. Hat üteg vigyázta a város hídjait 1943 májusa és szeptembere között, ez volt Ungvár után a leggyengébb az országban. A lakosság lélekszáma ekkorra már meghaladta a 137 ezer főt. Szeged, – meghatározó mezőgazdasági jellege mellett is – az Alföld egyik legiparosodottabb városa, fontos kereskedelmi központja volt.

\*

A Délmagyarország 1935. július 4-i tudósításának alcímében közölte: „Lezuhant egy sportrepülőgép, Nyári György pilóta meghalt”.

Az előző napon, kilenc óra tájban, időjárás felderítés céljából emelkedett a magasba egy Hungária típusú gép Nyári György és Fraknóváry Géza pilótával. Mintegy húszperces repülés után, Dóc község határában, a Pallavicini uradalom percsorai majorjánál a szántóföldre zuhant. Fraknóváry pilóta súlyos sérüléseket és agyrázkódást szenvedett, de szerencsére ennyivel megúszta a katasztrófát.

Rotter Lajos, a kitűnő magyar pilóta, rekordjavítási céllal 1935. július 5-én, a maga tervezte KARAKÁN típusú gépével, Szegeden keresztül Jugoszláviába repült szabadtávot. A rekord lehetősége menet közben vált nyilvánvalóvá. Szeged fölött elrepülve ötlött föl benne, miként értesítheti az érte aggodókat, hogy nem tűnt el. Leoldotta nyakából a selyemsálját és belekötött egy névjegyet, amelyre a következő szöveget írta: „Kedvező az idő, jól érzem magam, repülök tovább. Aláírás: Rotter Lajos, KARAKÁN”. A küldeményhez egy zacskó gyümölcsöt is kötött, hogy ne sodródjék el a remélt „becsapódási céltől”. Nem messze a repülőtértől, a Klebersberg-telep fölött dobta ki a csomagot. Rotter mindenképpen szeretne volna a telep lakóinak figyelmét felhívni, hogy ott járt. Mind a Klebersberg-, mind a kecskéstelepiek látták a KARAKÁN-t, de nem fordítottak rá különösebb figyelmet, a „palackpostát”

pedig nem vették észre. Amikor kitudódott az „égi küldemény”, lázas keresésbe kezdtek a telepeken élők, de nem találták azt. Igaz, az esemény után egy héttel már nem volt jelentősége, legföljebb csak kuriózum értéke.

Július 15-én, hétfő délután Szegedre érkezett a pilóta-piknik. Fogadásukra mintegy ezer főnyi nézősereg gyűlt össze. A város politikai és tudományos életének jeles képviselői fogadták az érkezőket, a 15 angol gép és a két Gerle utasát.

A szegedi Faipari Szakiskolában (Szent György tér) vitorlázó repülőgépgyártás megkezdését tervezték. Nagyiványi Fekete Dezső, a szakiskola tanára és dr. Kogutowitz Károly egyetemi tanár, a DAeC elnöke közös elhatározásából született az ötlet, hogy Szegeden is meghonosítsák a vitorlázó repülő kultúrát. Tulajdonképpen 1936 januárjában már az első gép építését megkezdték, mert a május 30-án nyíló Szegedi Ipari Vásáron bemutatni tervezték azt. Ez volt az első, német tervek alapján készült Zögling típusú siklógép. Az ötletet és a munkát siker koronázta. Négy tehetősebb polgár 6 gépet rendelt 4 típusban. Nagy reményeket fűztek ahhoz, hogy a 600 pengőbe kerülő gépeket a kisebb klubok is könnyebben meg tudják vásárolni, mint a gyári termékeket. Nagyiványi Fekete Dezső tanár ettől várta a szegedi repülőgép-gyártás megalapozását és az első vidéki vitorlázó repülő bázis megteremtését.

A megrendelt gépek elkészültek és abból kettő a DAeC állományába került. Sajnálatos, hogy a kultuszminisztérium hosszabb távon halálra ítélte az iskolát, mert az 1936/37. oktatási évre már nem engedélyezett új tanulókat felvenni. (A következő évben ezt a döntését megváltoztatta a minisztérium és nagyjából a korábbi állapot szerinti rend állt vissza.)

A polgári repülés is kereste a maga helyét a városban. Az Országos Idegenforgalmi Hivatal kérése – melyet Szeged vezető testületéhez intézett – csak gyorsította a folyamatot. Az idegenforgalom fellendítése országos érdek volt, Szegednek pedig remek adottságai voltak ennek kifejlesztéséhez. A szakemberek mind a magánrepülő, mind a polgári légiforgalmi turizmus szempontjából kiemelt városként kezelték Szegedet. A város hatósága a régi lóverseny teret jelölte meg e célra alkalmas le- és felszállóhelyül. A mérnöki hivatallal kidolgoztatták a leendő repülőtér rendezési tervét, amivel alkalmassá lehetett tenni azt a repülésre. A tereprendezést fölvevtek a szükségmunkák programjába és 4000 pengőt irányoztak elő annak elvégzéséhez. A munkát úgy tervezték, hogy azzal 1937 tavaszára, az idegenforgalmi idény kezdetére elkészüljenek. Vidéken először 1937. május végére átadásra kész volt a repülőtér, amely a „légi turisztikai leszállóhely” minősítést kapta. A repülőteret egy

nagy magasságból is jól látható, egyenlő oldalú háromszög jelölte. Üzemeltetését a DAeC kapta meg és látta el.

Budapesten június 11–14-e között légből mentési konferencia volt. Tizenharmadikán a szegedi polgári repülőtérén a svéd és a francia repülő-mentők tartottak betegellátási bemutatót. A svéd kiroplán (szerz. megj.: szabad fordításban orvosi mentő repülőgép) személyzete, miután az önkéntes betegek „sebeit” ellátták, Budapestre szállították őket. Szinte ugyanezt a rendszert produkálta a franciák 2. és 3. csapatának szakszemélyzete.

\*

1935. október 1-re megérett a szervezeti feltétele annak, hogy a repülőőrök is beállhattak a békehadrendbe.

A Légierő Parancsnokság irányítása alá egy dandár tartozott két ezreddel, amely kilenc, illetve nyolc repülőszázadból állt. Egy évvel később a harmadik ezred is belépett, így együttesen tizennyolc század maradt. Az egy-egy közelfelderítő század a vegyesdandárok szervezeti rendjébe került át, többnyire a lovassági szállító egységek kötelékébe. A Huba-hadrend öt évre tervezett kialakításával két repülődandárnak kellett volna létrejönni 28 harcirepülő és 10 felderítő századdal. A tervek, az új hadrend kialakítását gazdasági, politikai nehézségek akadályozták.

A katonai repülőképzésének sorába a vadásziprepülő is beléptek Szegeden. Ez szorosan az 1., majd a rövidesen létrehozott 2. vadászvezred állományának feltöltésére irányult. Az oktatás Stösser típusú gépeken folyt.

Vitéz Tarnói Sándor őrnagy, „Sasa bácsi” volt a repülőter parancsnoka, a századparancsnok pedig Heppes Aladár. Tarnói őrnagy áthelyezése után Keksz Edgár vette át a repülőter irányítását.

Az 1935-ben indult szerelőiskola, a REMOSZ beváltotta a hozzáfűzött eredményeket. Az 1937. augusztusában induló újabb tanfolyam már emelt létszámmal kezdte meg a képzést. Az oktatók és a Szegeden biztosított feltételek elismerése is az, hogy ismét bővítették a létszám keretet, tovább erősítették az oktatást, annak feltételeit. Láthatóan stabilizálni kívánta az itt folyó szerelőképzést a Légierők Parancsnoksága.

A Magyar Királyi Rendőrség Szegedi Kapitánysága a 136/1937. biz. sz. alatt május 25-én kelt levelével kéri a Közüti Vaspálya Rt-t, hogy május 30-án 14 óra 15 perctől a villamos forgalmat szüneteltesse a Tisza Lajos körúton

és a Kálvária úton addig, amíg a Főméltóságú Kormányzó Úr ezen az útvonalon – elutazása céljából – a repülőtérré kihajtat. Horthy Miklós ekkor repülővel utazott vissza szegedi látogatásáról a fővárosba.

A szegedi oktatók, Czucz János, Kotlik György és Minár Ferenc magas szintű felkészültségét, bátorságát mutatja, hogy 1937. augusztus 20-a ünnepélyességét fokozva bemutatták a légi bukfencet, a loopingot kötelékben – ahogyan többen is állítják – Magyarországon először.

\*

A polgári repülés a katonai aviatika biztos tartaléka. A kettő együttes kezelése honvédelmi érdek. A mindinkább kiszélesedő sportrepülés az az alap (lesz), amely minden repülés bázisává válik.

A DAeC keretében 1936 tavaszán kezdődött a vitorlázó repülés. Az első felszállásokat, ugrásokat egy 50 méter hosszú drótkötéllel, Studebacher márkájú kocsí vontatásával emelték fel 8-10 méteres magasságba, Habermann Károly oktató irányításával. Mindez már Algyőn történt Zögling (később Tücsök) géppel. Növendékek voltak: Győri Béla, Schenk Aladár, Kovács József, Kelemen István, Klement Antal, dr. Tóbiás Dénes és Keökenyesdy Pap János. A következő üzemnap éppen Nagypéntekre esett. Az előző alkalommal használt gépkocsi javításban volt, így a taxiállomásról bérelt a csoport egy Ford típusú kocsit, de az gyengének bizonyult. Az első, majdnem baleset egy termik-befúvás következménye volt, ami a Zöglinget váratlanul 20–30 méterre emelte. A növendéket meglepte a szokatlan magasság, az átesett gép erőteljesebben siklott rá a földre, mint annak a kilebegtetéskor kellett volna bekövetkeznie és mintegy 2 méter magasra fölpattant. A durva leszállást mind a növendék, mind a gép megúsza. A tüzetes átvizsgálás után elegendőnek bizonyult a merevítő huzalok újrafeszítése és folytatódhatott tovább a repülés. A következő évben (1937) egy Buick típusú gépkocsit szerzett be a klub, melyet már csőrlőberendezéssel is felszereltek.

Habermann Károly akadályoztatása miatt nem tudta levizsgáztatni az 'A' és 'B' vizsgárett növendékeket, így a klub a szolnoki Sneider Emil oktatót kérte fel erre a feladatra, aki teljesítette is a vállalt megbízatást. A 'B' vizsgafeladatát repülő Schenk Aladár növendék a tisztí lakások előtti fák egyikének koronáján landolt, szerencsére csak a gép farokrésze tört le. Személyi sé-

rülés nem történt A javítás végéig a repülés szünetelt. (Guelmino László belépésével – 1940. – ugrásszerű változás történt, aki az Aero Szövetség javaslatára jött Szegedre.)

\*

Tárgyalások kezdődtek 1937 júliusában az idegenforgalmi szakemberek, a város vezetői és az érdekeltek, a repülők között arról, hogy évenként ismétlődően, a Szabadtéri Játékok idején rendezzenek Szegeden nagyszabású „Alföldi Repülőnapot”. A nagy tömegeket vonzó rendezvény szervezése remek ötletnek mutatkozott az idegenforgalom növelése szempontjából és a város vezetői is támogatták a megvalósítását, de a háborús készülődés ellenszele, a hátr közelsége, a magas költség földre kényszerítették az életrevaló gondolatot.

A közelmúltban átadott Cserepes sori „légi turisztikai leszállóhelyről” DAeC Rally indult 1937. május 11-én. A versenyen részt vett az Aero Szövetség titkára, Zichy Nándor is „Jövendőnk”-re keresztelt gépével. Bisits Tibor a Gerle-13-al repült. A szegedieket Csontos (Csics) Ferenc főhadnagy és Eperjesi József százados képviselte WM-10 és WM-10A gépeikkel. A Klub főpilótája Kalina Károly vezetésével zajlott az egynapos túraverseny.



16. sz. kép

Szegedi repülőtér 1936. június, az első 'A' vizsga. Álló sor: Kelemen István, Papp János, Schneider Emil (oktató), ?, ?, Klement Antalné, Klement Antal, mögöttük Győri Béla. Első sor: Schlekt László, Nagy László (oktató), dr. Tóbiás Dénes (titkár)



A DAeC tisztújító közgyűlésén, október 12-én elnökké választották vitéz Imecs Györgyöt, Szeged város főispánját, ügyvezető elnökké dr. Kogutowitz Károly egyetemi tanárt, tiszteletbeli elnöknek dr. Glattfelder Gyula megyéspüspököt, dr. Pálffy József polgármestert, dr. Berecz János egyetemi tanárt, dr. vitéz Shvoy Kálmán nyugalmazott altábornagyot, országgyűlési képviselőt, Kenese Valdemárt, a Légügyi Hivatal főnökét, dr. Boucz Béla főkapitány helyettest és vitéz Taby Árpád testőr őrnagyot. Még ezen a napon megváltoztatták a klub nevének írásmódját DAK-ra. A repülőtéren mintegy háromezer néző előtt felavatták a klub két új vitorlázógépét, a „Tiszát” és a „Szegedet”. Dr. Glattfelder Gyula püspök felszentelte a gépeket, majd Háberman Károly, az egyesület oktatója, mintegy száz méter magasból különböző „produkciókat” végzett az egyik repülőgéppel. Mindez az 1937. év végén történt.

Dr. Tóbiás Dénes egy 1937. november 25-én keltezett levélben értesítette az éppen külföldön tartózkodó Szent-Györgyi Albert professzort, hogy a DAK most már rendelkezik csörlőfelszereléssel és vizsgázott kezelővel, így a tavaszi repülést már „komolyabb” formában kezdik meg. Nem titkolt reményét fejezte ki, hogy a tavaszi repülés kezdetekor most már ott találja a Nobel-díjas professzort a pilótanövendékek között a feleségével együtt.

\*

## És létrejött a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap (HMNRA)

1938. június 18.

Az éppen 70. életévét betöltő államfő – ismervén a magyar katonai és sportrepülés siralmas állapotát – felhívást intézett a magyar társadalomhoz, hogy születésnapjára szánt ajándékkal támogassák, segítsék az általa létrehozott honvédelmi célú repülőalapot, amely elsősorban *„Az ifjúság repülőképzését kell, hogy szolgálja [...] A repülő kiképzést decentralizálva budapesti és vidéki repülőegyesületek végzik. Díjmentes kiképzést nyerne az alapból a honvédelmi átképzésre szóba jövő korosztályok éspedig 16 évtől vitorlázórepülésben, 18*

*évtől motoros repülésben. [...] A kiképzettek gyakorlatban tartatnak. [...] A Magyar Aero Szövetség [...] irányítja a szervezést*” – rendelkezik Horthy Miklós az általa létrehozott repülő alapítványról. „*Lovas nemzet voltunk, repülő nemzet leszünk*” – hangoztatta gyakorta a kormányzó. Nem rajta múltott, hogy merész előrelátása nem teljesült.

A bledi egyezmény 1938. augusztus 22-től – földre kényszerített, rejtett helyzetből – megnyitotta a technikai fejlesztés és a képzés útját. Az egyezmény elismerte hazánknek a többi nemzettel azonos jogát az önvédelemre.

Darányi Kálmán miniszterelnök már március 5-én, a választói előtt mondott beszédében bejelentette a haderőfejlesztés 5 éves „Győri-program”-ját. Erre a célra a parlament egymilliárd pengőt szavazott meg. Az ország gazdasága, költségvetése nem bírta el egy hosszabb ideig tartó háborús megterhelést, így elindította az inflációt is. A Huba-hadrend első 5 éves programját részben az anyagiak hiánya miatt, más vonatkozásban a hiányzó ipari háttérből következően nem lehetett teljesíteni.

\*

A kora tavaszi időszakban, az ismeretterjesztés céljából és a sportrepülők szervezése okán előadásokat tartottak a DAK vezetői. Először 1938. március 8-án, a Mérnökegyületben Nagyiványi Fekete Dezső, a faipari iskola tanára beszélt a vitorlázórepülés jelenéről és jövőjéről. A téma iránt érdeklődő nagyszámú, főleg fiatal hallgatóságon túl, megtisztelte jelenlétével az előadót vitéz dr. Imecs György főispán, a DAK elnöke, Pintér Ferenc tábornok és még sokan mások is a városi méltóságok közül. Dr. Tóbiás Dénes ügyvéd, a klubvezetőség tagja, ismertette a DAK eddig elért vitorlázórepülő eredményeit.

Egy hónappal később, április 3-án Bánhidi Antal gépészmérnök, műegyetemi tanársegéd, repülőgéptervező „Dél-amerikai élményeim” címmel előadást tartott arról a 15 ezer kilométeres útról, amit Albrecht főherceg kíséretében tett meg a maga tervezte Gerle típusú repülőgépén. Az útról készült negyvenöt perces film nagy sikert aratott. (Egy Gerle-15 még 1946-ban az algyői hangárban volt, amit a következő évben az OMRE selejtező bizottsága elszállíttatott.) A belépődíjból befolyt összeget a Postás Sportegyesület repülő szakosztályának javára ajánlotta fel gépvásárlási

hozzájárulásul. A Klub nagy gondot fordított az anyagiak megszerzésén túl a repülési kultúra terjesztésére akkor is, ha a bevétel nem közvetlenül a DAK pénztárcáját dagasztja.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap, a lehetséges anyagi támogatásából – a Magyar Aero Szövetségen keresztül – Szegeden a DAK-ot bízta meg a repülősport helyi bázisának kialakítására, a repülés önálló alapokra helyezésére. Ezzel lehetőséget kapott az algyői repülőtér létrehozására korábban már megfogalmazott gondolat, s a megvalósulás szabad utat kapott. Még az év végén megindult a jogi, a tervezési munka, hogy 1939 tavaszán elindulhasson a repülőtér talajmunkálata és az építkezés. A főoktató ekkor dr. Walter Tibor volt.

Még a katonai bázison, de már a repülőalap keretei között elsőfokú repülő-előképzés kezdődött dr. Walter Tibor főoktató irányításával 1939. június 15. és augusztus 15. között. Oktattak: Tóth Mátyás, Makra Zsolt. Főszereplő Lőrincz István, a gépkocsivezető Chambre Pál volt. Növendékek voltak: Baranyi László, Baradlai Sándor, Bárány Gyula, Bogáti Pál, Frecska Zsigmond, Kiss András, Kipor Ferenc, Lugossy Mihály, Maryasovszky ?, Péter Imre, Pozsonyi István, Szelei Gyula, Szabó Miklós, Szeverényi Kálmán, Takács Péter, Taszáry Béla, Veress László, Wagner (Vajta) Emil. A tanfolyam teljes létszáma 18 fő volt. Elhelyezésük a móravárosi iskolában volt. Ébresztő hajnali négy órakor volt. Az első hat egyedül repülőt 100 felszállás után engedték el.

Pap János 'B' vizsgás segédoktatói jogosultságot szerzett és csörlőkezelésből is eredményesen vizsgázott 1939-ben. Még ennek az évnek az őszén Hármashatárhegyre küldte őt a klubja, a DAK, a lejtőrepülést megtanulni, egyben a 'C' vizsgát is megszerezni. Itt nyílt lehetősége arra, hogy ő készítette fel Edelsheim-Gyulai Ilona grófnőt, Horthy István későbbi feleségét az 'A' vizsgára.

Továbbra is oktatóhiány nehezítette a 'B' vizsgán túli teljesítmények elérését. Ezt az akadályt csak Guelminó László vitorlázórepülő-oktató 1940. évi belépésével lehetett csak megszüntetni. A fiatal, ambiciózus oktató a MAeSz javaslatára került Szegedre. Határozott közreműködésével már nemcsak csörlővel, hanem motoros vontatógéppel is rendelkezett a klub, ami a képzésben újabb lehetőséget nyitott.

Újabb pilótapiknik „légiraja” érkezett 1938. június 26-án Szegedre. Ötvenkét gépet jeleztek előre, de csak 24 jutott el a városig, közülük 13 angol. A résztvevők megtekintették az Aranyvonat fogadására rendezett ünnepséget

(a Szent Jobbor körbehordták az országban). A pikniken részt kívánt venni Horthy István is, de ismeretlen ok miatt elállt korábbi szándékától

„A szegedi repülés nyolcvan éve” c. írásában közli dr. Ványai László, hogy „1938-ban a város vendégszeretétét élvezi Ernest Hemingway világhírű író, aki útban Istambulba, egy napra megszakítva útját, saját sportrepülőgéppel szállt le repülőterünkön.” (A Dugonics Társaság Évkönyve, 1993–1995. Megjelent 1996-ban.)

A HMNRA jóvoltából mindinkább rendeződtek a repülés tárgyi feltételei, a pilótaképzés személyi feltételei azonban nem a kívánt mértékben. A Légügyi Hivatal országos propagandát indított. A hirdetmény hazafias érzelmekre ható igyekezetével, a következő gondolatsorral indította a magyar nemzeti társadalomhoz intézett felhívását: „Most, amikor minden nemzet hazájának és érdekeinek megvédésére a végtelenségig fokozza légierjét, megvan a módja annak, hogy a magyar nemzet is felkészüljön minden eshetőség kivédésére a levegőben is. [...] A tettekre kész ifjúságnak nyitva áll az út a repülőképzés felé.”

Az országban mind több helyen szerveződtek iskolák motoros és vitorlázórepülőképzésére. Szegeden is megindult a katonai előképzés, bár még hivatalosan nem ennek nevezték. A felhívásra jelentkezőket Budapesten várták és a repülő kiképzés a hadseregen belül történt. Az 1940-ben indított tanfolyam növendékei voltak: Bánsághy Miklós, Benkő Pál, Bonczek József, Búvár István, Cserny Miklós, Dankó Pál, Gere Tibor, Juhász Béla, Karsai János, Lakos Géza, Molnár Zoltán, Nagy Gyula, Pákozdi Tibor, Szecsei Gábor, Szoó Lajos és Wilesits János.

Hargittay Andor városi tisztviselővel repülőbaleset történt. Vitorlázógéppel, mintegy „nyolcvan méteren megbillent és függőleges irányban lezuhant” – írja a Délmagyarország 1938. augusztus 24-i száma, bár a baleset három nappal korábban történt. A „vitorlázógép légüres térbe került és elvesztette egyensúlyát” – tetézi tájékoztatatlanságát a repülési dolgokban járatlannak bizonyult tudósító. Az eseményt nyilván a szenzáció oldaláról közelítette meg, mert iszonyú sérüléseket írt le, amelyekről hamarosan kiderült, hogy hamisak. Ez iskolapéldája a pongyola tájékoztatásnak. Hargittay Andor 20 napon belül gyógyuló könnyebb sérüléseket szenvedett. A gép javítható maradt. Mint kiderült a vizsgálat megállapította, hogy a gyakorlatlan pilóta csörlés közben túlhúzta a gépet, harminc méteren leakadt, majd sebességét veszítette, átesett dugóba pördült és a földnek ütközött.

Parancs szerint 1938. október 7-én valamennyi repülőalakulatnak bevethető állapotban kellett lennie, bár a bécsi döntés – a Felvidék visszaadásáról – csak november 2-i határozatával intézkedett. Katonai beavatkozásra csak november 5-én és 7-én került sor. A Felvidék felszabadításában a szegedi alakulat nem vett részt.

A „Huba I.” hadrend fejlesztés kapcsán 1938. október 1-én életbe lépett a honvédségi alakulatok, most már nyílt elnevezése. A polgári jelzéssel álcázott felderítő, vadász-, bombázó- és gyakorlógépek hadi jelzést kaptak, valamint megkezdődött az egyéni ismertetőjelek felfestése is.

A korábban Repülő Meteorológiai Kirendeltségnek álcázott 2. század is a továbbiakban az 5. közelfelderítő századként szerepelt, parancsnoka Bereczky Antal százados. Kilenc géppel rendelkeztek, így 5 db WM-21 Sólyom, 3 db gyakorló és 1 db műrepülő gép. A század Kecskeméten kapott Heinkel He-46-os gépeket. Az 1938-ban országosan szervezett hét közelfelderítő alakulatból (Repülő Fényképező Osztály) az új hadrendi besorolás szerint a szeged-kecskeméti 5. közelfelderítő század – a Táltos – nem a repülődandár alárendeltségébe volt utalva, hanem az V. hadtest közvetlen parancsnoksága alá. A fotószolgálat parancsnoka Budai Szilárd százados volt.

A szegedi katonai repülőter parancsnoka Harsányi Richárd százados volt, a légvédelmi parancsnok feladatkörét Kréter István hadnagy látta el. A műszaki század parancsnoka Száva Péter főhadnagy volt.

Grotahilleből hazarepülve az utolsó előtti pihenőjét Szegeden tartotta a mátyásföldi 1/3. vadászszázadból Pettendi János, Erdős László, Tomor László és Szőnyi Márton, a későbbi partizán.

\*

Az első nemzeti csillagtúra balatoni végcélal 1938. szeptember 2-án indult Budapestről, onnan Kalocsán át Pécsre, majd vissza Kecskemétre és végül Szegedre vezetett az út. A szegedi start után Tapolca–Szombathely–Székesfehérvár útvonalon folytatódott a verseny és Balatonkilitin fejeződött be.

„A repülő kultúra terjesztése hazafias tett” – hirdette a Turul Szövetség jelmondata az október 21-én tartott nagygyűlés alkalmával. A napi téma is megmutatta – az enyhén szólva is Hitler barát szervezet – szimpátiáját a repülés ügye iránt. „A magyar aviatika problémái” címmel tartott előadását így

kezdte dr. Ember Sándor országgyűlési képviselő: „Nem oktatni, nem politizálni jöttem ide, hanem verbuválni. [...] Minél több pilótát kell képezni.” Szeged egy esztendő alatt harminc motorosból tud pilótát nevelni, vitorlázóból talán még többet is.

Az új fegyvernem, az ejtőernyősök képzése is megkezdődött 1938-ban – közli cikkeiben Klárafalvi Aladár. Adatai szerint a leveleoktatás keretében már folyt földi előkészítő képzés, azonban az újonnan induló ejtőernyős tanfolyamokat a hadseregen belül, az alakulatok első évet letöltött ténylegesei közül toborozták, szigorúan önkéntes alapon.

Budainé Bognár Júlia–Kanyó Ferenc A második világháború szegedi hősei és áldozatai című könyvében adatként közli – ugyancsak forrás megjelölése nélkül – hogy 1939-ben a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap keretében meginduló repülő előképzéssel párhuzamosan megkezdődött a levele ejtőernyősök oktatása is.

Egyik forrás állítására sem találtunk igazoló adatot, dokumentumot, még közvetett utalást sem, igaz konkrét cáfolatra sem bukkantunk kutatásaink során.

A képzés megkezdésének lehetséges időpontjára az országos, központi adatok adhatnak támpontot. Az ejtőernyős leveleoktatók kiképzése 1941. június, július hónapban kezdődött és folyt, majd 25 fővel fejeződött be. Az anyagi feltételek költségvetési biztosítása a szükséges felszerelések előteremtése csak 1942-ben teljesült. A gyakorló ugrótorony avatására 1943 tavaszán került sor a fővárosban, Rákosmezőn. A levele ejtőernyősök kiképzése ilyen formán csak 1942–1944 között folytatható az országban. A hadseregen belüli válogatás és a pápai ejtőernyős egység létrehozása is – hosszas vezérkari agyalgósok után – 1939 közepén történt meg.

A szegedi repülőmodellezés most már a repülőalap segítségével, de a klub keretei között folytatta működését a Klauzál Gábor Gimnázium alagsorában 1942. tavaszától – ahol jelentős segítséget kapott az iskola igazgatójától, Galle Istvántól, – ugyancsak Keökényesdy Pap János és Kovács József szakmai irányításával. Korábban saját asztalosműhelyben, majd 1941.-től a Tunyogi Gimnáziumban működött.

\*

A harmincas évek végén a repülőállományban 20%-os veszteség volt. 1938 végén 191 repülőgép állt rendelkezésre egy esetleges háborúra. Az oktató gépekben is aggasztó hiány mutatkozott, ugyanakkor a kiképzésre várók száma megnövekedett, a hadvezetés pedig a pilótanevelés gyorsítását követelte. Az egymásnak szorosan ellentmondó követelményekből következően állította Hány ezredes, hogy „Az elkövetkezendő két évben [...] teljes értékű repülőgép-vezető utánpótlással nem szabad számolni!” A kiképzés gyorsított üteme is a balesetek növekedését fogja eredményezni. Sajnos bölcs előrelátása beigazolódott.

\*

A Délvidéki Aero Klub 1939. március 6-án, délután 6 órakor tartotta választmányi ülését a Hungária különtermében. A választmány meghallgatta a vezetők tájékoztatását. Úgy döntött, hogy személyi ügyekben egy későbbi időpontban hívja össze a DAK közgyűlését. (Az elnapolás nyilvánvaló oka az, hogy vitéz dr. Imecs Györgyöt, a klub elnökét dr. Tukats Sándor váltja a főispáni székben. Az installáció után kerülhet csak sor a klubelnöki változás bejelentésére.)

Március végén gyors ütemben kezdődött a HMNRA keretében az algyői sportrepülőter építése annak ellenére, hogy az csak 1942 augusztusában került telekkönyvileg a klub birtokába. Igazolásul lássuk az eredeti (rész) telekkönyvi betét hiteles másolatát:

#### Telekkönyvi betét

Ssz. 3343	A) Birtoklap	Algyő	
Helyrajzi szám:	A birtokrész:	hold,	négyszögöl:
1./ 2038/1	Kis itató dűlőben	1	300

3343 sz.	B.) Tulajdoni lap	Algyő
ssz.		Jegyzet
		L. B. 2

1./ Érkezett 1942. augusztus 13-án 19460 sz. alatt.

Becsérték: 2000 P

Az 1941. október 10-én kelt ajándékozási szerződés és vázrajz alapján a tulajdonjog az 1903 sz. betétből ide A+1 alá jegyzett ingatlanra a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap javára bekebelezetetik, (Horthy-tól idáig áthúzva), s hogy Országos Magyar Repülő Egyesület/kiig. 20232/1949. határozattal.

2./ Amennyiben az ingatlan az ajándékozási szerződésben meghatározott céljából elvonatnék, annak tulajdonjoga az ajándékozó Algyő község javára visszaszáll, feljegyeztessék.

\*

„Fontos feladatok várnak a magyar repülés terén Szegedre, a nemzeti újjáéledés városára” – mondta dr. Tóbiás Dénes, a DAK főtitkára. A hatóságok munkáján kívül nélkülözhetetlen szükség van a magyar hazafias társadalom támogatására is, hangsúlyozta a klub 1938. áprilisi vezetőségi megbeszélésén.

Bejelentette, hogy a HMNRA 200 ezer pengőt juttat gépekben, pilóta mentőejtőernyőben, hangárban, készpénzbenben, stb. a szegedi klubnak az algyői repülés megalapozásához, a megkezdett építkezés befejezéséhez. A főtitkár közölte, hogy megválnak tisztségétől és április végére tisztújító közgyűlést hív egybe.

A közgyűlést április 29-ére szervezték. Arról van csak tudomásunk, hogy annak tárgysorozata az elnöki beszámolót, a számvizsgáló bizottság jelentését, az éves költségvetés megvitatását tartalmazta, majd végső akkordként az új tisztikar megválasztása következett. Az eddigi és az ezt követő időszakban tapasztaltaktól eltérően a sajtót nem hívták meg.

A személyi változásról nem küldtek jegyzőkönyvi kivonatot a főispánnak, pedig ez már nem udvariassági gesztus lett volna. A későbbi hírekből tudjuk, hogy dr. Tukats Sándor főispán lett a DAK új elnöke – mint ahogyan az várható is volt.

A vezetőtestületben jelentkező, az élet rendje szerint teljesen természetes váltások ellenére is zavartalanul folyt a képzés. A Budaörsön, 1939. június 9-én befejeződött motoros repülőoktatói vizsgán – melyet a HMNRA szervezett – a sikeresen végzett 27 hallgató között ott találjuk az algyőiek közül Tóth Mátyást és dr. Walter Tibort is.



Még egy teljes hónap sem telt el és július 1-én az országosan több helyszínen közül Szeged-Algyőn is megkezdődött a motoros sportrepülő-tanfolyam és megalakult a HMNRA kiképző kerete.

Szentesen, az országban először, Márton László terve alapján felépült, feszített-vasbeton héjszerkezetű hangár mintájára megkezdődött Algyőn is az újabb géptároló építése. A község 8000 pengő segítségével nyújtott a „repülő bázis” építésére, melyet dr. Walter Tibor az egyik elragadtatott pillanatában Európa egyik legnagyobb (?) és legmodernebb sportrepülőterének minősített. A munkálatokkal egyidőben folyt a kiképzés is.

Július 1-ét követően táborok szerveződtek a motoros repülőknél – a honvédelmi érdek is azt kívánja, hogy minél több fiatal tudjon repülőgépet vezetni, hiszen az alapszinten képzettek könnyebben megtaníthatók bonyolultabb repülőfeladatok végrehajtására. A szegedi kiképző keretben a főpilóta dr. Walter Tibor volt, segédoktató: Makra Zsolt, oktató: Tóth Mátyás, főszereelő: Lőrincz István, segédszerelő: Chambre Pál. A délvidéki repülőkeret növendégeit – ekkor még – a móravárosi iskolában szállásolták el. A képzés három db Bücker Bü-131 Jungmann géppel történt.

Július 5-én a HMNRA és a Magyar Aero Szövetség felhívásával meghirdetett haderőn kívüli képzéssel, száznegyven fiatal részére engedélyezték a díjmentes tanfolyamot. Ezt a létszámot az 1200 fő jelentkező közül válogatták ki. Ebből a keretből az algyői kiképző táborba mintegy húsz fiatal vonult be. A három hónapos kiképzést követően, október 15-én, Győrben mindannyian sikeres pilóta vizsgát tettek, ami a képzés színvonalát és a válogatás sikerét mutatja. A tanfolyam ideje alatt baleset nem történt.

A repülés népszerűsítésének egyik leghatásosabb eszköze a repülőnap. Július 9-én Orosházán nagyszabású repülőbemutatót szervezett az MSE (Műegyetemi Sportrepülő Egyesület), melyen a környező városok repülői és pilóta palántái is részt vettek. Így kerültek az orosházi „légi parádéra” a DAK képviselői és a szentesi cserkész repülők is. A légierő bemutató repülésén a szegedi alakulat is részt vett. A legkiválóbbak közül is Pettendy János (MSE), Vadas László, Kovács Sándor és Majoros János tartott műrepülő bemutatót.

Az algyői avatás 1939 októberében volt, bár a repülőtér épületei még csak az elemi készség állapotában voltak. A végleges birtokba vétel, a kiképző keret kiköltözése – a katonai repülőterről – 1940. június végén történt meg. Ekkor alakult meg – a DAK-tól függetlenül – a HMNRA vitorlázó repülő csoportja is. A DAK géppálmánya 2 db Zögling és 2 db Tücsök volt. Az Alap 2 db Tücsökkel, 2 db Vöcsökkel és egy db Pilissel rendelkezett. Okta-

tója Guelminó László, segédoktatója Döme Béla, hangármestere Kovács József szegedi asztalos volt. Az algyői repülőtér gondnoki feladatát – az ottani szolgálati lakásban elhelyezve – Tajti István látta el. A felesége a növendékek napi ételmezéséről gondoskodott.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülőalapnak egyik nagy anyagi támogatója és segítője volt a Magyar Posta, de a gyökerek messzebbre nyúlnak vissza. Emlékezzünk, hogy már 1920–1921-ben rendszeres légiposta-járat volt Szeged és Budapest között. 1925-ben rendezték az első szegedi Országos Bélyegkiállítást, amely kapcsolatos volt egy alkalmi Budapest–Szeged–Budapest légiposta-járáttal. Tízezernél több küldeményt szállítottak ekkor ezek a járatok. 1939. augusztus 15-én ismét nagyszabású repülőnapot rendeztek a szegediek, amelyen ideiglenes postahivatal működött alkalmi bélyegzővel és ezen a jeles napon ismét volt légiposta-járat Szeged és a főváros között.

Figyelemre méltó volt a DAK-nak az utánpótlás nevelése, a repülési kultúra terjesztése érdekében tett propagandája. Kiemelten foglalkoztak az iskolákkal, az iskolás korosztállyal. Aero-köröket szerveztek, ahol elsősorban a modellezésen keresztül akarták megragadni a repülés iránt megnyíló gyermeki fantáziát.

Az első versenyt dr. Walter Tibor főoktató, a Magyar Szárnyak szegedi tudósítója hirdette meg a lap nevében 1939. december 6-ra. A verseny elbírálása a nemzetközi szabályoknak megfelelően történt, vagyis azt mérték, milyen magasra emelkedett és meddig maradt a levegőben az adott repülőmodell. Két nappal később már Hódmezővásárhelyen mutatták be gépeiket ünnepélyes külsőségek között.

„Szerdán repülőgépek jelentek meg Szeged fölött, remek köröket írtak le a város fölött és a szép mutatóványok csodálatra ragadták az embereket” – írja a Délmagyarország munkatársa a lap 1939. november 30-i számában. Mindez beharangozója volt az első magyar repülő filmnek, melyet december 1-én, ünnepélyes külsőségek között a szegedi Széchenyi Moziban vetítettek. A film Békeffy István alkotása, zenéjét Fényes Szabolcs szerezte, rendezője Csepreghy Jenő. A film címe: Szárnyas dandár. A parádés szereposztásból ki kell emelnünk Rajnay Gábor, Lukács Margit, Mihályfy Béla, Gregus Zoltán alakítását és még sok másét is a kor színészi nagyságai közül, akik ugyancsak kiválóságai voltak az új filmnek. Az alkotás a filmesek és a HMNRA közös munkája, az „alap” célkitűzéseinek segítése érdekében.

A film bemutatóját egy időpontban tartották Szegeden és Budapesten. Az első, a díszelőadás teljes bevételét az algyői repülőtér felépítésére ajánlotta fel a mozi tulajdonosa.

Fotóvádaszatot hirdetett a DAK nevében dr. Walter Tibor főoktató. A repülő film bemutatójának napján, a város fölött műrepülő gépekről lehetett főlvételeket készíteni. A legjobb fotók alkotóit a Magyar Szárnyak című folyóirat előfizetésével díjazták. Az arra érdemes fotókat a lap közölni fogja – hirdette a pályázatot kiíró szegedi főoktató.

A városban példás összefogás indult meg az algyői repülőtér építési költségeinek enyhítése érdekében, e célból december hónapban teadélután rendeztek a Tunyogi Gimnáziumban. A Hotel Hungária éttermében 16-tól „ötörai repülőteát” szolgálnak fel mindaddig, amíg igény van rá és az ebből származó bevétel jelentékeny részét átutalják a HMNRA-ra „algyői repülőtér” célmegjelöléssel.

Nem volt mindennapos, de előfordult olyan eset is, amikor ismeretlen adományozó 350 pengőt utalt a repülőtér számlájára.

A DAK-választmány évzáró ülésén a szegedi klub algyői sportrepülésének további sorsát tárgyalták meg. A klub sportbizottság elnöki tisztére dr. Walter Tibor főoktatót kérték fel, aki a megtisztelő bizalmat elfogadta. (Az évtized végére hazánkban is stratégiai fontosságúvá lett a sportmunka. A katonai erejének, szívósságának alapfeltétele az edzettség.)

Az egyik fő napirendi pontként megtárgyalták az algyői repülőtér 1940. évi építési ütemtervét. A korábbi évekhez hasonlóan most is komoly súllyal esett latba a repülés gazdasági feltételeinek biztosítása, a gördülékeny menet megteremtése, amihez nagyon fontos a jó határfokú, intenzív propagandamunka.

A választmány elrendelte: a vezetőség tegye közhírré, hogy a szegedi repülőügyek intézője az Idegenforgalmi Hivatalban kapott helyet és minden munkanapon 17 és 19 óra között fogadja az érdeklődőket, tagokat stb.

A Posta – mint erre már utaltunk – anyagilag is segítette a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalapot. A Kereskedelmi és Közlekedési miniszter 119.070–1939. IV. 3. sz. rendeletével intézkedett, a HMNRA támogatása érdekében, a 100 %-os felárú bélyegek forgalomba bocsátásával. Egy sorozat eladási ára 72 fillér. Ezekből 400 ezer sorozat készült és került kiadásra. Bélyegek 1940. január 1-től december 31-ig korlátlanul felhasználhatók bérmentesítésre a bárhová irányuló postai forgalomban. Szegeden minden bélyegárúsító helyen beszerezhetők a sorozatok vagy darabonként is megvásárolhatók. Az év végi elszámolásnál mutatkozott meg, hogy Szeged dobogós helyet vívott ki magának az emelt árú bélyegek forgalmazásában.

# Háború már a kapuk előtt

1940-től

Ettől az évtől a szegedi repülőtéren már csak katonai repülés folyt. A közelfelderítő századnál feszített ütemű volt a képzés. WM-21 Súlyom és Caproni Ca-135-ös bombázókon oktatták a növendékeket. A bombázók az átmeneti hadrendben (Huba I.), a közelfelderítőknél kerültek elhelyezésre. Februárban Kecskeméten felállították a 2. lovasdandár „kis” közelfelderítő századát. Ide került áthelyezésre a szegedi 5. kf. század. A két egység összevonásából alakult meg a 3/2., melynek jelentékeny hányada (60 %) a szegedi egységből került ki.

A parancsnok Trón Zoltán százados volt. Ezt már Erdély és a Délvidék visszafoglalásának előkészítéseként értékelhetjük. (Csapó Béla, a szegedi kf. század zászlósának feljegyzése szerint a kecskeméti áttelepülés közvetlenül a délvidéki hadjárat megindítása előtt két héttel történt meg.)

\*

Égből kapott vendég érkezett: Taricska Ferenc, a MÁV Testvériség Klub M-22 „Vércse” típusú vitorlázógépén, Budaörsről, mintegy 160 km megtételével érkezett Szegedre. Délután négy órakor landolt a két óra húsz perces repülőút után. A pilóta elmondta, hogy csörléssel kétszáz méterről indult és Kecskemét érintésével érkezett a város katonai repülőtérére. Útközben 1400 méter legnagyobb magasságot ért el. A naptár ekkor április 14-ét, vasárnapot mutatott.

Április 21-re a helyi lapokban és az utcai plakátokon fölhívást tett közzé a DAK a motornélküli képzés népszerűsítésére, és a tagtoborzás érdekében. Jelentkezni előjegyzés céljából Badár Gábor okleveles gépészmérnök-tanárnál, a DAK akkori főtitkáránál lehetett, Szeged Felsőipariskola, Kálvária tér 5/b szám alatt. Akiknek van repülő-előképzésük – hirdetik a felhívásban – azok elsőbbséget élveznek a fölvételnél.

Ugyanezen a napon, délelőtt fél kilenctől tizen négy óráig, a Városháza előtti placcon repülőgépeket állít ki a DAK, ahol a repülőképzéssel kapcsolatos kérdéseikre minden választ megkapnak az érdeklődők.

Május 12-én megkezdődött Némedy József budapesti testnevelő tanár, oktató segítségével a vitorlázó repülő növendékek gyakorlati képzése. Az ünnepélyes aktuson megjelent a DAK-tól Jung Péter társelnök, Győri Béla ügyvezető elnök és Badár Gábor főtitkár. A kiképzési napok csütörtökön, pénteken és vasárnap, az új, épülő algyői repülőtéren voltak.

A hódmezővásárhelyi cserkészek és sportrepülők június elsején és másodikon (szombat, vasárnap) kétnapos együttes ünnepséget rendeztek a népkerti lóversenytéren. Motoros repülő bemutató, sétarepülés, ejtőernyős ugrás, modellbemutató várta az érdeklődő nagyérdemű közönséget. A bemutatón részt vesznek a műegyetemi sportrepülők mellett a szegedi és az algyői repülők, valamint a szentesi cserkészrepülők is. Minden egység a felkészültségének megfelelő produkciókkal „kápráztatta” el a mintegy tízezer érdeklődőt. A szegedi Tury Ferenc „Ikarus” nevű repülőmodell gépével 8 perc 25 másodperces idővel országos rekordot állított fel. A DAK modellezőinek csapatát Győri Béla ügyvezető elnök és Hargitay Andor gazda vezette. A csapat tagjai voltak Tury Ferenc, Gyulay János, Péter István, Mészáros Ferenc és Szegedi István.

Ez a nyár a szegedi modellezők önmagukra találásának időszaka volt. Bemutatók, versenyek sokaságán vettek részt ígéretes eredményeikkel. Június 23-án a Magyar Aero Szövetség megrendezte a XVIII. országos modellversenyt, melyre a DAK felkérésére dr. Walter Tibor főoktató válogató modellversenyt rendezett a szegedi repülőtéren. Az országos megméretetésen rendkívül rossz idő volt, így a közel harminc résztvevő csapat közül egyik sem volt képes megmutatni ‘oroszlán-körmeit’.

Algyőn újabb Búcker-iskola szerveződött a HMNRA keretében, melyre a toborzást még az év januárjában meghirdették. A képzés célja az I. fokú repülőgép-vezetői vizsgáig tartó repísmertet elsajátíttatása volt. Az iskola parancsnoka Takáts Zoltán, az oktatók Nagypál Gyula, Tóth Mátyás, Paulisz Béla voltak. A műszakiak között ismét ott találjuk Lőrincz Istvánt, mint a szerelők vezetőjét, segítői Durszt Jakab, Kakuszi József és Sajtos Mihály voltak.

Korábban azt mondhattuk (a korabeli értékelésekre utalva), hogy a repülőmodellezés jó éve az 1940-es esztendő, ami utólag vizsgálva is helyes megállapítás volt, de ugyanezt kell elmondani a vitorlázó repülőkről is. A látványos fellendülés évében voltak. Talán ez ragadta magával azokat, akik írnák és hirdetik, hogy itt és ekkor tette le 'A', 'B' és 'C' vizsgáját Szent-Györgyi Albert Nobel-díjas tudós.

Kivonat a **Magyar Szárnyak** 1940. évi 10. számának 29. oldalán közölt a **Magyar Aero Szövetség közleményei** c. rovatból:

*Tudományegyetem Sportrepülő Egyesület:*

'A' vizsgát tettek: [...] dr. Szent-Györgyi Albert (VIII. 9.),

'B' vizsgát tettek: [...] dr. Szent-Györgyi Albert (VIII.9.),

'C' vizsgát tettek: [...] dr. Szent-Györgyi Albert 9 perc 30 másodperces idővel 1940. VIII. 14-én a Hármas Határhegyen. Oktatója: Filep István...

Hiszem, hogy ez a kiemelés a legmakacsabb lokálpatriótát is meggyőzi arról, hogy a fenti tényekkel ellentétes minden egyéb kinyilatkoztatás a szegedi szívnek nem lehet más, mint hízelgő álom. (A korabeli országos lapok is a hármashatárhegyi repülőtéren készítették riportjukat a világhírű tudóssal.)

A krónikások szerint a repülővizsgán, amint kiszállt a gépből a professzor, megjegyezte az odaseregglő riportereknek a tőle megszokott lakonikus tömörséggel „Nos, ha már van A-, B-, meg C vitamin, akkor már csak megszerzem melléjük az 'A', a 'B' és a 'C' vizsgát is.”

Szent-Györgyi professzor a repülővizsgát megelőzően is bekapcsolódott a DAK-on keresztül az algyői sportrepülésbe társadalmi tevékenységével és aktív közreműködésével segítette az ott folyó munkát. Már 1937 novemberében – nyilvánvalóan a professzor érdeklődésére utalva – levélben tájékoztatta dr. Tóbiás Dénes ügyvéd, a DAK titkára a külföldön lévő tudóst „...hogy a csörlő felszerelésünk és kezelőnk átment a hivatalos vizsgán és így most már ebben a komolyabb formában folyik a vitorlázó repülő kiképzés nálunk.”

Repülni akartak a Csanád megyei fiatalok is. A szegedi klub segítségét kérték a makóiak repülő előkészítő oktatáshoz. A tanfolyam főoktatója, a kerületi vezető dr. Walter Tibor volt. Makónak nem lett repülőtere. Az elméleti előkészítés után megmaradt hallgatók a DAK kötelékében és Algyőn kapcsolódtak be a gyakorlati repülésbe.

Az önzetlen segítő szándéknak egy újabb csillaga gyült ki. A HMNRA javára, szeptember 1-jén operett-estet rendezett az alsóvárosi római katolikus legényegylet műkedvelő gárdája a városi színházban. A teljes bevételt az algyői repülőtér építése javára ajánlották fel.

A DAK modellezői ismét hallattak magukról jeles eredményeikkel. Az október 23-án Rákos mezőn tartott országos modellversenyen 30 szegedi vett részt. Ötven géppel, a repülőalap gépkocsiján jutottak a verseny színhelyére dr. Walter Tibor segítségével, nem hiába. A szegedi fiúk csapatdíjat és négy egyéni helyezést értek el. Péter István 2. és 3. helyet, Kovács József

egy 4., Mészáros Ferenc 6., Náray Ferenc pedig a 7. díjat nyerte el.

Péter István a Kovács József tervezte „Olimpia” és a Pap János tervei alapján épített „Karvaly” fantázianevű repülőmodellel érte el az előzőekben felsorolt helyezéseket. Náray ugyancsak az „Olimpiával” jeleskedett, míg Kovács József szintén az „Olimpiával” és „Sas” modelljével érte el az országos mezőnyben előkelőnek tekinthető negyedik helyezését.

A szegedi „bigyósok” (ez a modellezők kedvenc becézése már az idézett korszakban is) sikeréhez döntő mértékben hozzájárult a Pap-Kovács-féle csörlőrendszer.

A kísérletezés a fiatalabb nemzedék tagjaitól sem volt idegen. Mészáros Ferenc egy saját tervezésű, oldalkormányval irányítható modell megalkotásán dolgozik.

A modellezőknek még nem volt hivatalos helyiségük, így 1939 őszétől Kovács József és Pap János Makkoserdő sori asztalos műhelyében építették repülőmodelljeiket. (Kovács József az algyői repülőtéren volt nyugdíjazásáig hangármester. 1999. januárban halt meg. Keökenyesdy Pap János bírósági tisztviselő volt (1931 szeptemberében Farkashegyen 'C' vizsgát tett), majd Csongrád megye modellezőinek vezetője, a megyei központi műhely szervezője, szellemi atyja és első vizsgázott csörlőkezelője – amit már korábban közöltünk.)

Újabb személyi változás következett be a klub vezetésében. Az Aero Klub főtitkárát, Fekete Dezső mérnök-tanárt, szegedi vitorlázó repülőgép építőt, a miniszter azonnali hatállyal kinevezte Máramarosszigetre az ottani faipari szakiskola igazgatójának.

Dr. Walter Tibor főoktatót, tartalékos főhadnagyot 1940 végén felmentették a HMNRA algyői keretének kiképzői tisztségéből és katonai szolgálatra hívták be. (1941-ben repülő futárszolgálatot teljesített a keleti fronton, ahol ismeretlen körülmények között, a magyar csapatok ellenőrizte terület fölött, a Pripjaty-mocsár térségében tűnt el. Más források a brianszki erdő fölötti eltűnést említik. A fronton elterjedt hírek szerint a partizánok fogták el, borzalmas csonkításáról adtak számot később megtalálói. A nyilvántartás az eltűntek között tartja számon.)

\*

A háborús viszonyok, a repülőegységek korszerűbb irányítását követelték meg. Már 1934 júliusában megkérte a repülőtéri földi rádióállomás és rádió-iránymérő telepítési engedélyét a m. kir. honvéd légierők parancsnoka, de a hatósági hozzájárulást csak 1940. április 6-án kapta meg (?). A repülőtéri tiszt szállítás építési engedélyét egyidőben igényelték a „gonioéval”, de az már 1935-ben készen állt a bajai út északi oldalán. (Most ez az épület a város egyik hajléktalan szállása.)

Horthy Miklós 1940 májusában, legendás fehér lován bevonult Kolozsvár-ra, ezzel jelképezve, hogy „birtokba vette” a Székelyföld nyugati és déli területeit. A katonai felvonulást az ország déli helyőrségeiben részleges mozgósítás, az alakulatoknál pedig teljes harckészültség előzte meg. A készenlét némi zökkenőkkel volt teljesíthető. A szegedi 1/II. vadászosztály csupán azért tudta teljesíteni a bevetési parancsot, mert a kecskeméti 2/II. vadászosztály fele üzemanyag javadalmazását átengedte. Ez egyenlő volt másfél gép tankolásával.

A légierő parancsnoksága július 5-vel adott parancsot a kitelepült egységek béke helyőrségeikbe történő visszatelepülésére.

Augusztus 23-án máris sor került a Heinkelek első riasztására, amikor is a második bécsi döntés előkészítéséhez kellett katonai nyomatékot adni. A közelfelderítő (kf.) századokat hadi repülőterekre telepítették ki. (II. bécsi döntés: 1940. augusztus 30.) A magyar felvonulás meghozta a várt eredményt. A szegedi kf. század is hazatelepülhetett Nádudvarról Szegedre.

Augusztus 31-én parancs érkezett a háterszági alakulatokhoz a tartalékosok leszerelésére. Szegeden a román és a jugoszláv határ közelsége miatt rejtve, a szabadban kellett tartani a harceszközöket, magától értetődően a repülőgépeket is.

A m. kir. légierő parancsnoka vitéz Hány László vezérőrnagy 1940. december 24-én lemondott, mert a Huba-hadrendben előirányzott repülés-fejlesztéshez nem kapták meg a tervezett szükségletet. A rendelkezésre álló költségvetési összegből a kormány által támasztott követelményeknek nem lehetett megfelelő szinten eleget tenni.

Kenese Valdemár altábornagy vette át a parancsnoki megbízatást. Első intézkedésével repülési tilalmat rendelt el 1941 tavaszáig, takarékosági és szervezési szempontból, bár már világossá vált, hogy a Trianonnal elszakított területek visszaszerzésére felkészített hadsereg nem képes nagyobb és hosszabbtávú feladatokkal megbirkózni. (1941-ben csak úgy volt képes teljesíteni a légierő parancsnokság és a főcsoport főnökség a képzést és az ütközésséget, hogy némi képp módosították a hadrendet, bár a németek állandóan követeltek, zsarol-



tak, pedig ők nem teljesítették a vállalásuk szerinti szállítási ütemet. A németek támogatta revízióért – mint azt ma már tudjuk – nagy árat kellett hazánknak, népünknek fizetnie.) Kenese altábornagy két repülő dandár helyett a létrehozott eggyel is megvalósíthatónak látta a kitűzött hadi feladatokat.

Az I. repülődandár felállítási székhelye Kecskemét volt Bánfalvy István vezérkari ezredes parancsnoksága alatt. Vezetése alá tartozott a szegedi 5. kf. század, az 1/3 és a 4., valamint a kecskeméti 2/3. és 4. vadász század is.

Április 3-án felhívást közöltek a város lakosságával a lakóházak légoltalmának szabályozása ügyében kiadott 81.800/1940. évi H. M. rendelet értelmében azért, hogy az elsötétítéshez szükséges eszközöket, anyagokat azonnal helyezze készenléti állapotba a lakosság. Ötödikén elsötétítési próbanap volt.

1941. április 4-én, a balkáni front megnyitása előtt megérkezett Szegedre 48 db Messerschmitt Bf-110 D3 és F, kétmotoros vadászgép a német II/ZG-76 romboló osztály állományából, néhány felderítő és ellátó-repülőgép kíséretével. Belgrád bombázásához a rombolók gyakorta innen szálltak fel. Ekkor mi még nem álltunk hadiállapotban Jugoszláviával.

Április 6-án hajnalban indult meg a német hadigépezet Jugoszlávia ellen. A szárazföldi alakulatok Pécs térségében lépték át a határt, a repülőgépek Szeged repülőtéréről indultak.

Újabb mozgósításra április 4-én, a Jugoszlávia ellen indítandó offenzíva miatt került sor. A közelfelderítő századok közül mindössze kettőt érintett, közöttük a Kecskeméti állomásozó szegedi századot is.

A Jugoszláv Királyi Légierő 8. bombázó ezredéhez tartozó Bristol Blenheim gépek támadtak 1941. április 7-én magyarországi célokat, így vasúti szerelvényeket, Pécs és Szeged légtérét, német menetoszlopokat stb. Ezen a napon Szegedet hat légítámadás érte. Az első 11 óra 11 perckor szenvedte el a város. Hat Bristol Blenheim a Tisza medre felett, a Boszorkány-sziget fájának védelmében csapott rá a teher- és a személy-pályaudvarra. Két, illetve hat bombatalálat érte a kiválasztott célokat. Az okozott kár nem volt jelentős.

A második hullám 12 óra 45 perckor 9 géppel támadott. Kilenc bombát dobtak a rendező-pályaudvarra, majd a repülőtérre támadták. Az ott meleg motorral álló Bf-110 német gépek azonnal felszálltak és üldözőbe vették a támadókat. Négy bombázót a városon kívül lelőttek. Egy pilóta az életét veszítette. Két további gépet súlyosan megsebesítettek, de ezeknek sikerült saját területre menekülni és ott kényszerleszállást végrehajtani.

A városra összesen 12 bomba hullott, amelyből 3 nem robbant fel, ebből az egyik az állomásfőnök hálszobájában, a mennyezetet átfúrva, a szelvényen állt meg.

Az okozott kár ebben az esetben sem volt jelentős. Szerencsére emberáldozatot nem követelt, viszont sajnálatosan hat sebesültje volt a támadásnak.

A harmadik támadás 12 óra 48 perckor érte a várost.

A negyedik támadással is a repülőtéren állomásozó német alakulatot támadták. Mielőtt a céljukat elérték volna, a Bf-110-esek védelmi erejétől megtorpanva visszafordultak. Az ötödik és hatodik alkalommal csak fedélzeti fegyvereikből tüzeltek. Ekkor már csak két gép csaphatott le a célra. A Tisza-híd védelmét ellátó magyar légvédelmi tüzérek semmisítették meg a támadókat. A két jugoszláv pilóta, a 215. és a 216. század parancsnoka életét veszítette. Az egyik bomba a Boldogasszony sugárúton a járda és a villamossín között 3 méter átmérőjű gödröt vájt. A Galamb utca sarkán két bomba is robbant. A Liliom utca, a vasúti töltésoldal és az állomás szenvedett el sérülést.

Két napja tartott a légoltalmi készültség. A riadót jelző szirénák mégis a támadással, az első bombák robbanásával egy időben szólaltak meg.

Április 9-én, délelőtt 10 órakor kísérték utolsó útjára a hétfőn, légiharcban lelőtt szerb pilótákat. Életét veszítette Jovisity Wladimir I. osztályú százados, Jovanovits R. Milko hadnagy és Taskovits R. Marko őrmester. A Belvárosi temető katonai sírkertjében lettek örök nyugalomra. Az agnoszkálás során nem tudták a vallásukat megállapítani, így a katolikus egyház részéről Csepella Andor katonai lelkész, a szerb egyháztól görögkeleti szertartás szerint Gruncsity Milan plébános végezte a gyászszertartást. A kormány gyevenezer pengő kártalanítást biztosított a helyreállításhoz.

A magyar légierő felkészülése is befejezéséhez közeledett. A hadműveletek megkezdése előtt három nappal, 1941. április 8-án a szegedi repülőtérré települt a 3 gépből álló Fiat Cr-32-es vadászraj és Heinkel He-170-esekkel a távolfelderítők. Székesfehérvárról a „Lucifer” század HD-42-es gépekkel, Mátyásföldről az az 1/3-as „Kör Ász” Fiat Cr-42-esekkel és a bombázó század Caproni Ca-135-ösökkel. A század Szegeden vette fel a „Boszorkány” nevet.

Ezzel egyidejűleg a MALERT állományában lévő 2 db Ju-52-es átirányítása is megtörtént Szegedre. A szállítógépek átrepülése ugyancsak április 8-án történt meg.

Április 10-én, csütörtöks délután 16 perces riadó volt a városban, de a jugoszláv gépek nem érhatték el a sűrűn lakott részt, mert a magyar légvédelem megghiúsította a támadók szándékát.

Nagypénteken és nagyszombaton is volt még légiriadó a városban, de azt az ellenséges gépek újból nem érhatték el. „Magyar jelzésbe bújrt” ellenséges gé-

pek 9 bombát dobtak le a Fehér tó környékén – közli a légoltalom jelentése.

Április 11-én indult meg a jugoszláv királyság ellen – a Trianonnal elcsatolt terület visszafoglalásáért – a magyar haderő és bevonult Bácskába. A szegedi közelfelderítő század kecskeméti felszállással vett részt a Délvidékért folyó harcokban. Ott és akkor estek át a tűzkeresztségen.

A Bácska visszafoglalásáért vívott harcokba bekapcsolódott pápai ejtőernyős zászlóalj parancsnoki gépe a veszprémi felszállás alkalmával megsemmisült. A késve induló két gép nem a kijelölt célba ugratta az ejtőernyősöket. A 2. századot már gépkocsin szállították Szegedre és onnan a gyalogsággal együtt indulva vettek részt a harcokban április 13-tól.

Április 16-án, a Bácskában végrehajtott hadműveletnél, a gyorshadtest folyami átkelését a Szegedről felszálló 2/4 vadászszázad segítette. Négy bevetésen vettek részt, majd az utoljára, 17 óra 30 perckor felszálló raj már Kecskemét repülőterén landolt.

Magyarország 1941. június 26-án belépett a Szovjetunió elleni háborúba. A szegedi felderítő századot július elején az Ukrán frontra vezényelték, de már kecskeméti egységként. Részt vettek a Don-kanyar ütközetének előkészítésében, harctámogatást biztosítottak a Tim, az Oszkol folyóknál és az urivi kanyarban, s a nevezetes doni hídfőnél is nyújtottak légi támogatást. A hadvezetés 1942 júliusától a német VIII. repülő hadtest alárendeltségébe vezényelte a kf. századot.

A németek a szegedi repülőtérről folyamatosan szállítottak hadianyagot Jugoszláviába és Krétára. Irányító részlegük mindvégig Szegeden állomásozott. Október 3-án megnyílt a szegedi német konzulátus. A diplomáciai hivatal létrehozását a sokszorosára növekedett átutazó és itt tartózkodó német turisták száma és a folyamatosan itt állomásozó alakulat tette indokolttá. Magyar egységként csak a repülőtéri gondnokság maradt Szegeden egy repülő műszaki egységgel.

Októbertől Harsányi Richard parancsnokkal és Fejes István főoktatóval műszerrepülő kiképző század települt Szegedre FW-58-as típusú gépekkel.

1941. november 29-én Herbert C. Pell, az USA nagykövete (aki 1941. május 20-tól az angol érdekeket is képviselte) adta át a brit kormány jegyzékét, miszerint az angol kormány szükségesnek tartja közölni a magyar kormánnyal, ha december 5-ig nem szünteti be a katonai készültséget és nem vonul vissza kiindulási állásaiba az ellenségeskedésben való minden részvételtől, „őfelségének nem lesz más választása, minthogy a két ország között ki nyilvánítsa a hadiállapot életbelépését.” Így Magyarország 1941. december

6-tól Nagy-Britanniával, majd a következő napokban Új-Zélanddal, Kánadával, Ausztráliával és Dél-Afrikával is hadiállapotba került.

Németország és Olaszország ellentmondást nem tűrő „kérésére” 1941. december 11-én – hosszas huzavona után – Magyarország is hadat üzent az Amerikai Egyesült Államoknak. Bárdossy miniszterelnök közölte az USA nagykövetével, hogy a korábban küldött levelet – amely a tengelyhatalmakhoz fűződő szolidaritásunkról szól – mégis tekintsék viszont hadüzenetnek. A dolgot súlyosbítja az is, hogy a miniszterelnöknek erre a lépésre nem volt felhatalmazása az országgyűléstől, ugyanakkor mind a kormányzó, mind a parlament elől elhallgatta, miszerint a Szovjetunió kormánya az előző napon táviratilag értesítette, hogy nem szovjet gépek támadták Kassát és nem áll szándékában Magyarországgal háborúba lépni.

(A szerző megj.: ettől az időponttól számolni kellett azzal, hogy a szembenálló felek – amint elérhető közelségbe kerülnek – támadni fogják egymás hátszágát.

Az olaszországi támaszpontok – mint például Foggia és környéke – létrejöttével 1944-től megteremtődött ez a lehetőség.)

A lakosság honvédelmi lelkesítése céljából úgy döntött a város vezetése és a helyi katonai parancsnokság, hogy a Móra-parkban, a Múzeum előtt kiállítja az 1914-ben Szeged fölött elsőként lelőtt ellenséges repülőgép maradványait – melyet a Tiszából a Hadtörténeti Múzeum segítségével emeltek ki – és az április 7-i szerb támadás során Ószentiván térségében lezuhant Blenheim bombázó roncsait, mint győzelmi trófeákat. Melléjük került az a hatástalanított bomba is, amely az állomásfőnök heverőjén „megpihent”. Csak emlékeztetőül utalok vissza az 1914-es szerb berepülés leírására, melyet ellentétes hírértékeléssel dolgoztak fel a korabeli szegedi napilapok. Végül is a Délmagyarország közlése bizonyult hitelesnek.

\*

Az 1941. esztendő elején az algyői repülőtér helyzetéről és a klub vezetőségének személyi harmóniájáról igen sokat mond el Győri Béla ügyvezető elnök dr. Tukats Sándor főispán, egyesületi elnökhöz intézett levele.

DAK. Szeged, 1941. május 3.

*Méltóságos Elnök Uram!*

Ezúton kérem tisztelettel Elnök urunkat, szíveskedjen f. hó 11-e után egy napot kitűzni, mikor választmányi ülést tarthatnánk.

Nagyon sok beszámolni valóm volna. Kibéreltem egy klub és egy műhely helyiséget és azt részben fel is szereltem. Itt országos viszonylatban is igen szép eredményekkel dolgoznak már a növendékek és nagy számú modell van építés alatt. A vitorlázó repülés teljesen meg van szervezve és ha az időjárás, valamint a politikai helyzet megengedi az oktatás azonnal megindulhat. A klubhelyiség könyvekkel és folyóiratokkal, a műhely helyiség anyaggal és szerszámokkal, valamint bútorokkal való további ellátása folyamatban van. Az algyői repülőtéren a szerelési munkák, valamint az ártézikút fűrése kész van, csak a bekötés maradt hátra. A reptér parkolozását a behívások miatt nem tudtuk teljesen elkészíteni. Előkészület alatt van egy modellező-repülőgép kiállítás, melyet a 4 helyiségből álló – a Tunyogi Gimnáziumban lévő – klubban tartanánk meg. Ez alkalommal volna sajtó bemutató is.

Ezekről szerettem volna több ízben személyesen beszámolni. Mivel azonban 23-szor hiába telefonáltam és egyszer 3/4, máskor 1 1/4 órát, szinte hiába vártam az irodai előszobájában, levonom a konzekvenciát és csak a nemsokára megtartandó közgyűlésig viszem az ügyeket. Fogalmam sincs, mi lehet az oka mellőzésemnek, munkám – ha csöndben is – rendben elvégeztem, így nyugodtan adom át a helyemet másnak. Méltóságodnak, kit igazán tisztelek és becsülök, maradok készséges híve,

Győri Béla  
ügyvezető elnök

A két klubvezető között feszülő ellentét okáról nincs tudomásunk. A levél kihagyása főispáni és a hozzá is érkező DAK levelek közül arra utal, hogy a városi vezető tudatában volt Győri Béla ügyvezető elnökkel szemben tanúsított méltánytalan viselkedésének. Az, hogy a levél mégis fennmaradt, annak ténszerűségével, fontosságával függ össze, de el kellett rejteni az avatatlan szemek elől, így az, az öt évvel későbbi selejtezésre váró meghívók és gyászjelentések csoportjába került. Feltehetően a háborús események akadályozták meg a nem iktatott levelek megsemmisítését.

Győri Béla lemondását nem fogadta el a választmány. A tisztújító közgyűlést a következő év, 1942. február 8-án tartották meg az eredetileg is tervezett időben. Amint azt látni fogjuk, mind Tukats főispán, mind Győri Béla a klubnál korábban vállalt tisztségében maradt.

A katonai előkészítő kiképzés 5 db Bücker Jungmannal történt. Az alap-kiképzésben kimagasló eredményt elért, tehetséges növendékeknek előírták az alapfokú műrepülési gyakorlatok elsajátítását. Július első felében történt. Dévényi Lajos növendék, a HA-LCH oldaljelű Bückerrel az előrebukfencet gyakorolta. Az előre kinyomásnál, amikor a gép háthelyzetbe került, a pilóta elszédült. Változatlan állásban, 20-25 fokos meredek szögben, 6-700 métert siklott a föld irányába. Amikor eszméltre tért a pilóta, már földközelségben volt, így nem tudta a helyzetét normalizálni és egy kukoricásban ért talajt. A Bücker összetört. Dévényi Lajos növendék a műszerfalba ütötte be a fejét. Orvosi engedéllyel, délután már ellenőrző repülésre vihetette az oktatója.

A HMNRA 1941. június 29-én, vasárnap nagyszabású repülőmodell versenyt és bemutatót rendezett a DAK algövi repülőterén. A fő szervezők és irányítók Takács Zoltán főoktató és Pap János, a szegedi modellezők szellemi és gyakorlati irányítója.

Hatvannégy modellt neveztek, végül csak 38 gép jelent meg a versenyen. Ötvenkilenc start után dőlt el a verseny. Az egyéni díjak a következőképpen alakultak. Lapostörzsű modellek kategóriájában első lett Máté Jenő (a Csongrád megyei Repülőklub későbbi oktatója), a második Szegedi István.

A zárttörzsű modellek építői közül első Túri Ferenc, a második Mészáros Ferenc, a harmadik Pap János, majd Mészáros Ferenc és Domokos József voltak a következő helyezettek.

Csapatdíj:

1./ Délvidéki Aero Klub: 29 perc 28 másodperc idővel,

2./ Hunok Repülő Csoportja: 21 perc 9 másodperccel.

A kormány háborús intézkedéseinek egyike a repülés, majd a modellezés bevonása a katonai előképzésbe. A repülőalap iskolai aero köreit is beolvasztották a levante csapatok rendszerébe.

A légierők parancsnoksága mind a fejlesztések, mind a veszteségek miatt egyre több előképzett repülőgép-vezetőt igényelt, de most már csak egyetemista, „őskeresztény, magyar állampolgárokat”, akik vállalják a nyári szünetben a táboroszerű kiképzést. Napi 1,8 pengőért a repülőterét kezdetjében biztosítják a napi háromszori étkezést.

A május 20. és július 31. között szervezett tábor névsora alapján motoros pilóta növendékek voltak: Nagy Sándor, Soós Sándor, B. Szűcs István,

D. Kiss Béla, Martinovits József, Knep Ede, Hirsch Jenő, ifj. Csikós Ferenc (szegedi, aki 1944. október 14-én a duklai hágónál halt hősi halált), Mórocz Ferenc, nemes Bethlen Imre, C. Veress Gábor, Szikora Pál, Donauer Gyula, Dévényi Lajos, Felvégi András, Karácsonyi Vilmos, Pethely Rezső és Tanács Sándor. Szerelő növendékek voltak: Kiss Rudolf, Heresznyei Ferenc, Sajtos Mihály, Tóth Ferenc, Tóth István. Oktatók voltak: Takács Zoltán, Nagypál Gyula, Tóth Mátyás. Lőrincz István főszereplő irányításával dolgozott a keretnél Durst Jakab szerelő, Paulisz Béla segédszerelő és Kakuszi József szerelő tanuló.

Az 1941. augusztus 3-án keltezett névsor szerint motoros növendékek voltak: Kalocsai Ferenc, Bogyó Jenő, Láda Ernő, Móra Jázon, Süveges Ernő, Simon János, Pákozdi Sándor, Horváth Károly, Kiss László, Kovács Sándor, Buzogány Lajos, Kőszegfalvi Antal, Nemes István, Horváth József, Dénes István, dr. Juhász Ferenc, Kócsó János, Lendvai Dezső, Lovász József, Márk Ferenc, dr. Szent-Györgyi Albert és dr. Verebély Pál. Szerelő növendékek voltak: Báló Ferenc, Benke Áron, Bognár József és Garami Dénes.

A DAK is csatlakozott az országos felhívás alapján a „Repülőgépet Erdélynek” mozgalomhoz. A cél az volt, hogy a Székelyföld fiatalsága is bekapcsolódhasson a repülőképzésbe iskolagépek juttatásával. A gyűjtés irányítását dr. Pálffy József polgármester vállalta magára.

Budaörsről, 1941. szeptember 8-án érkezett meg az első Cimbora, vontatásban, Döme Béla pilótával.

Az 1942. február 8-án tartott – már néhány sorral korábban említett – tisztújító közgyűlés, mint rangos társadalmi esemény zajlott le. Tukats Sándor elnöki megnyitója után Takács Zoltán parancsnok, az „algyői repülőterep vezetőinek” és a kiképzőkeret nagyszabású feladatainak „nagyszerű” teljesítéséről számolt be. Ez után következett a tisztújítás.

- Díszelnök: dr. Varga József iparügyi miniszter,
- társelnökök: Huny József, Jung Péter, Szeitz Ferenc,
- ügyvezető elnök: Győri Béla,
- főtitkár: dr. Lázár László,
- titkár: Vass Dezső
- pénztáros: Gavallér Ferenc,
- ügyész: dr. Gyurik Gyula,
- orvosok: dr. Csinádi Jenő, dr. Borbola József, dr. Lajos Sándor,
- számvizsgáló bizottság elnöke: Slamandinger József,
- tiszteletbeli elnökök: dr. Pálffy József polgármester, dr. Szent-

Györgyi Albert professzor, vitéz Feketealmi-Ceidner Ferenc altábornagy, hadtest pk., dr. Glattfelder Gyula megyés püspök, dr. Simkó Elemér vásárhelyi főispán, dr. Kogutowitz Károly rektor, dr. Paraszky Gyula törvényszéki főigazgató, Balogh Ányos tankerületi főigazgató, Pintér Ferenc nyugállományú vezérezredes, Mihályfy Lajos algyői főjegyző, a modellező szakosztály elnöke: Keökenyesdy Pap János, a vitorlázó és a motoros szakosztály elnöke: Takács Zoltán felügyelő.

A klub vezetősége úgy döntött, hogy „hatáskörét” a város határain túlra is kiterjeszti a tagtoborzás és a repülő-tanfolyamok szervezése céljából. E szándékot kifejezendő, a klub nevét Délvidéki Sportrepülő Egyesületre „magyarosította”, amit a közgyűlés is jóváhagyott.

Az ország déli megyéiben verbuvált motoros keret repülő növendékei voltak 1942-ben Algyőn: Besze Mihály, vitéz Baranyi Tibor, Szabó János, vitéz Berényi Sándor, ifj. Hangai Tibor, Weingartner Sándor, Kuncze Árpád, Csikós Jenő, Kovács Ferenc, Karenovics (Koppány) Pál, Pál István, Babanyecz Vilmos, Thurzó Jenő, Gullay Mihály, Nehr Tibor, Bözsöny György, Sulyánszky István, Kovács János, Bába János, Czifrik József, Dézslík Ferenc, Éles Lajos, Zerinvári Elek és Brücher Mihály.

Oktatók voltak: Takács Zoltán főfelügyelő, Szalai Sándor s. fü. és Tóth Mátyás oktató. Főszerelő Durst Jakab, segítőitársai Kocsis Imre, Csipak Pál szerelők voltak.

A repülést Bücker Bü-131 Jungmann típusú és a Ha-LOG –LHC –LOC –LDF –LEC –LEF oldaljelű és egy M25 Nebuló (HA-NAZ) gépen végezték.

Ez év nyarán történt, hogy műszaki hiba miatt kb. 400 méteren (a magassági kormány kiakadt, így nem volt hatásos) Guelmino László oktató gépelhagyásra kényszerült. A pilóta és Pilis típusú gépe egymástól mintegy 30 méterre értek földet. A gép – pilóta terhétől megszabadulva – mint a hulló falevél, rásiklott a földre és kis sérüléssel megmenekült a teljes megsemmisüléstől.

1942. április 11-én, dr. Tukats Sándor, Szeged m. kir. város főispánja 353/1942. sz. levelével – akkor még a DAK elnöke – megrendelte az algyői repülőtérré építendő fahangárt. Ez az esztendő is a fellendülés jegyében folytatódott.

A sikereket sajnálatosan egy katasztrófa árnyékolta be. Az algyői repülőter jónevű, nagy tudású motoros oktatója Szentesen életét veszítette. Június 15-én – Debrecenbe indulva – szülővárosában megszakította útját. A hátsó ülésbe elhelyezett csomag nem volt kellően rögzítve. Felszálláskor elmozdulha-



tott a szállítmány. A repülőtér fölött megkezdett tiszteletkör meredek spirálban végződött és a gép a terület északi csücskében a földhöz csapódott. A pilóta kórházba szállítása után életét veszítette.

Nagypál Gyula motoros repülőgép-vezetőt három nappal később Debrecenben, a református temetőben helyezték örök nyugalomra. A tragédia híre az újságokban nem jelenhetett meg, mert azon a héten a vidéki lapok éppen sztrájkoltak.

A vitorlázó repülés fejlődése is egyre látványosabban mutatkozott meg. Az 1941-ben vásárolt B Pilist 1942-ben egy gyönyörű, pirosra festett D Pilis követte és a repülőnapra megérkezett Algyőre a régóta várt Cimbor is – mint erre már a korábbiakban utaltam.

\*

A szegedi repülőtérrel felszálló Barna Béla karpaszományos őrmester 1942. március 20-án Kenderesi Gábor pilóta társával, WM-21 „Sólyom” típusú repülőgéppel, a bajai út 84. kilométerénél ismeretlen okból lezuhant és életét veszítette. A közelfelderítők ismét gyászoltak.

A kecskeméti 3/2. közelfelderítő század (a szegediekkel kialakított egység) Trón Zoltán százados parancsnoksága alatt 12 db Heinkel He-46-os géppel, június 18-án indult útnak és 22-én érkezett a Kurksz melletti Amaszovka repülőtérre, ahol a távfelderítő osztály Keksz Edgárd alezredes alárendeltségébe került.

Június 28-val indult meg a támadás a Don irányába. 26-tól a 2. német hadsereg-parancsnokságnak is meg kellett küldeni a felderítési jelentéseket.

A 3/2-es kf. század 2 db He-111-el és 12 db Heinkel He-46-ossal rendelkezett a fronton. Október 25-ére a gépek teljesen elhasználódtak és az egységnek haza kellett települni Kecskemétre.

A sokasodó feladatok, a többszörös túlterhelésű bevetés próbára tette mind az állományt, mind a technikát. Az utánpótlás viszont nem volt olyan mértékű, mint a hadsereg igénye. A hajózó és a műszaki tiszthelyettesi állomány kiegészítésére csak az egyre gyakrabban indított tanfolyamokkal lehetett a hiányzó létszámot pótolni.

A pályázatban meghirdetett képzőhely zsúfoltsága olyan nagy mérvű volt, hogy valamennyi induló csoportot Szegedre kellett helyezni, annál is inkább,

mert a tanfolyam befogadására tervezett épületek nem készültek el. Az oktatás 1943. január 7-re volt előre jelezve, de csak két nappal később indulhatott az átszervezés miatt. A híres RECSETI (Repülő Csapatok Tiszthelyettesképző) parancsnoka Baranyi Sándor őrnagy, szakaszparancsnoka Szarukán Sándor százados, segédtisztje pedig Rákász József hadnagy volt. Ősztől az első és a második képzési ciklusát kezdő csoport – az eredetileg kijelölt helyszínen – Székesfehérvár-Sóstón folytathatta munkáját.

A négyéves időtartamra tervezett tanfolyam a légierő hivatásos csapattiszt-helyettes képzését volt hivatott biztosítani repülőgép-szerelő, repülő bomba- és fegyverszerelő, repülő csapattávbeszélő és híradó, illetve repülő fényképész szakokon.

A Szegedre bevonult hallgatók névsora (a behívott 150 főből 1991-ben, utólagosan összeállítva): Árva János, Kopacz Áron, Farkas László, Máramarosi György, Sákovics Tibor, Sej Jenő, Bertha István, Orel Dezső, Lantos Balázs, Sípos József, Belicza Ádám.

A Székesfehérvár-Sóstóra bevonult szegediek: Hódi István, Kószó Károly, Szeles Lajos, Balogh Lajos, Rétfalvi Imre, Bánfi József, Borbély Gábor, Halmos Gábor.

\*

A DAK-ban – a haderőn kívüli katonai előképzés mellett – folyt olyan neves személyek repülő oktatása is, akik később magánrepülőgépet terveztek vásárolni. Ilyen volt a klub vezérkarából Kogutowitz Károly professzor és leánya, valamint Szent-Györgyi Albert Nobel-díjas tudós is. A „C-vitaminos” – ahogy a köznyelv sokáig emlegette itt a Dél-Alföldön – igen nagy népszerűségnek örvendett. Már a vitorlázó repülő vizsgái is nagy feltűnést keltettek, de most újabb bravúrral rukkolt ki csodálóinak. Motoros-repülő vizsgájáról, mint világszenzációról, úgy emlékezett meg a média. A Délmagyarország 1942. november 22-i, vasárnapi száma közli a hírt.

„Nem mindennapi pilóta esemény színhelye volt pénteken délelőtt a már nagyjából elkészült ferihegyi repülőtér. Itt vizsgázott sportrepülőgép vezetésből 23 jelölt, közöttük Szent-Györgyi Albert egyetemi professzor a vitamin-kutatás Nobel-díjjal jutalmazott tudósa. A vizsga kitűnőre sikerült, [...] képesítették eggyűléses, utas nélküli, sportrepülőgép vezetésére.”

Dr. Süveges Ernő – aki 1986-ban a Csongrád Megyei Repülő Klub elnöke – motoros-repülő növendék társa volt Szent-Györgyi Albertnek. Így emlékezik a professzor életét kutató két szegedi tudósra, dr. Szabó Tibor és dr. Zallár Andornak a Repülés folyóirat hasábjain és a nekem adott interjú alkalmával is.

– A kiképzés – a professzor sokirányú elfoglaltsága miatt – természetesen nem haladhatott olyan ütemben, mint a miénk, akik rendszeres résztvevői voltunk a gyakorlati munkának. Én már régen egyedül repülő voltam, amikor az ő életében is elérkezett a nagy pillanat.

– Mintaszerű pontossággal hajtotta végre az első egyedüli föl- és leszállást a 48 éves növendék.

– A hagyományos pilótaavartással gondban voltunk, pontosabban zavarban. Nem mertünk előhozakodni a szokásos „fenékre verős” módszerrel. Ő segített megoldani a helyzetet. Rögtön az egyik pilóta társunk tenyerébe hajtotta a tudós professzor már erősen ősülő fejét, mi meg a gömbölyűbb feléhez járultunk, hogy ősi pilóta szokás szerint a tenyerünkkel illessük azt.

Még ennek az évnek júliusában és augusztusában légitámadást intézett 100 gyújtó léggömbbel Erdély és a Dél-Alföld ellen a Szovjetunió.

1942. szeptember 4-én a szovjet légierő mintegy 40 távolsági bombázóval csapást mért Budapestre DB-3, IL-4 és PE-4 típusú gépekkel. Öt nappal később, a késő esti órákban ugyanez megismétlődött, de akkor szinte az egész ország területét bejárták, több helyen bombáztak is, de Szeged fölött csak átrepültek.

Szeptember 17-én arról értesítették a rendőrkapitányságot, hogy Nagyfa térségében egy idegen repülőgép zuhant le. A Tamás András rendőrfogalmazó vezette földi kereső csoport nem talált rá a repülőgép roncsra, csak egy szovjet gyújtó léggömb maradványára. A bizonyosság kedvéért a fogalmazó légi felderítést kért az algyői repülőtér parancsnokától. Ennek megfelelően 1942. szeptember 21-én 7 óra 30 perckor Tóth Mátyás pilóta – parancsnoki utasítással – „sétarepülésre” vitte dr. Tamás András rendőrfogalmazót – írták a városi lapok. Nyolcszáz méterig emelkedtek, itt dugóhúzóba esett a gép, feltehetően vezetési hibából, hiszen az oktatónak parancsa volt a kíméletes repülésre, mivel a rendőrfogalmazó első alkalommal repült. (Az intelem hangsúlyozásának az lehetett az oka – terjedt el ez a változat repülő berkekben – hogy a parancsnok tudta, Tóth Mátyás mennyire nem kedveli a rendőroket.) Tény, hogy a parancs ellenére is dugóhúzóba perdült a gép, a zuhanó pörgés közel hatvan méterig tartott, majd innen meredek szögben, egyenes vonalon a földhöz csapódott. Láthatóan a pilóta későn vette ki a Bückert

a nem vezetett manőverből (Guelmino László visszaemlékezése). A pilóta és az utasa szörnyethalt. A 32 éves pilóta földi maradványait Diósgyőrben helyezték örök nyugalomra.

A modellezők ismét figyelemre méltó eredményt értek el. Vezetőjük Keökényesdy Pap János, a klub 1942. december 3-i háziversenyén, a saját tervezésű motoros modelljét röptette. A féltizenegy tájban indított gép megszökött. Amint azt a Délmagyarország karácsonyi számából megtudhatjuk – Szász Ferenc tollából – a gépet visszaszolgáltatta a becsületes megtaláló. A hódmezővásárhelyi Gorzsáról hozta azt vissza. Ez lehetővé tette a gép által felállított országos távolsági rekord hitelesítését.

A riportban arról is beszámol Keökényesdy Pap János, hogy levelezőlapokat adtak ki. Az ebből származó bevételéből gyarapítják szerszám- és anyagkészletüket. Természetesen a jobb ellátáshoz jelentősen hozzájárul még a tagdíj is – mondta befejezésül a riportalany, a rekorder modellező.

Az új esztendő elején a DSE modellezői létszáma megnövekedett. Harminckét új taggal sokasodott a tagság. Az évek óta húzódó igénylésre Klauzál Gimnázium alagsorában végre kaptak alkalmas helyiségeket, ahol műhelyeiket berendezhették. A Magyar Aero Szövetség szegedi központjának műhelye is ide került, 1942. tavaszán.

Keökényesdy Pap János a maga tervezte, mélyfedelű, benzinmotoros medelljét építi. Célja a sebességi rekord felállítása. Ezzel ez ideig Magyarországon még nem foglalkoztak a modellező társak. A távrekorder benzines modelljét is tökéletesíti. Az egy óra alatti 60 kilométer teljesítménynél több lehetőséget lát – a Gorzsát megjár – gépében.

\*

Gyász hír érkezett Szegedre. Czucz János repülőszázadost egy hónappal korábban szerencsétlenség érte az orosz fronton. Hazaszállították, a budapesti kórházban kezelték, de már nem lehetett rajta segíteni. „A sas végleg lehasnyalott...” – idézet a Délmagyarország Pro Patria rovatának szerkesztőjétől. A szegedi születésű pilóta megtért őseihez. Szülővárosában – ahol repülni is tanult – helyezték örök nyugalomra. A hősöket megillető katonai pompával temették el 1943. május 15-én a Belvárosi temetőben.

Klárafalvi Aladár újabb kutatásai azt a tényt látszanak megerősíteni, hogy

Czucz János repülőszázados a fronton szerzett sebesüléséből fölépült és viszatért alakulatának béke helyőrségébe. Így történhetett meg – amire a gyászjelentésben is utalnak szerettei – hogy „katonai feladatának hű teljesítése közben repülőhalált halt.” A mátyásföldi repülőgépjavító műhelytől egy CR-42-t repült át Ferihegre, ahol egy felszálló Focke-Wulf Fw-190-al ütközött, amely alólról, légcsavarjával szétzúzta Czucz János repülőszázados gépének vezérsíkját. Az irányíthatatlan gép lezuhant, a pilóta életét veszítette.

1943. június 18-án a szovjet légierő ismét támadta Magyarországot. Téves navigáció folytán ejtőernyősöket dobtak le Szeged határában, a Fehér-tó és Sándorfalva közötti területen. Cél a jugoszláv partizánoknak nyújtandó segítség lett volna. Ugyancsak navigációs problémából eredően, a Jugoszláviát megszállt német csapatoknak szánva, anyanyelvükön íródott röplapokat szórtak le Jánoshalma, Mélykút és Pusztamérges térségében.

\*

Az algyőiek „lelkét”, Döme Béla oktatót 1943-ban behívták katonának. Csak 1946 őszén érkezett haza a hadifogságból, de előtte 1943. július 7-én – Algyőn (szegediek közül) elsőként – teljesítette az ezüstkoszorús pilótavizsga feltételeit.

Egy 1943. április 18-i névjegyzék szerint vitorlázórepülő növendékek voltak: Kovács István, Hambalkó Géza, Hambalkó Gézáné, Szomódy O., Számel ?, Hannibál Ilona, Kalmár Erzsébet, Nagy Ilona, Túrmezei ?, Nott Irén.

Motoros növendékek voltak a június és szeptember közötti időszakban: Polgár Mihály, Feketehalmi László, Varga Sándor, Gáspár Béla, Hamar Pál, Fazekas Tibor, ifj. Bogdán Ákos, Beke Hermann Ernő, ifj. v. Hefty Frigyes, Csuti László, Tamásy András, v. Palotay Károly, Medveczky László, Röhrig Béla, Fogarasy István, ifj. v. Szabó Lőrinc, Puky Pál, ifj. Szabó János, Mocsári Antal, Gojddár Péter, Hornyik József, Kincses Sándor, Kokovai János, Mann László, Nagy Endre (Bajusz), Tersztyánszky György, Tomay László és még két olvashatatlan nevű személy. Kokovai János nem fejezte be a képzést géptörés miatt. Ennek megfelelően 28-an fejezték be a HMNRA katonai előképző tanfolyamát.

A kiképző keret parancsnoka Takács Zoltán volt augusztusban bekövetkezett tragikus haláláig, majd Koronkai Károly főfelügyelő vette át a vezetést.

Oktató volt még Szalai Sándor s. felügyelő, Moór Gyula és Paulisz Béla. Lőrincz István főszerelő mellett végezte munkáját Bodor Ferenc, Kocsis Imre és Vlaucsín Béla szerelő, valamint Szabó Elek szerelő tanuló.

\*

Nagysikerű előadást tartott Szent-Györgyi Albert az isztambuli egyetemen – tudhatjuk meg a korabeli lapokból. A Nobel-díjas professzor – a repülőklub tiszteletbeli elnöke – a németellenes magyar ellenzék és a kormány angol orientáltságú tagjainak megbízásából, a Veress László vezette titkos delegáció tagjaként utazott Törökországba. Az előadások közötti időben folytak a tárgyalások a hazánknak akkor már hadat üzent brit kormány képviselőivel, 1943. szeptemberében. A 9-én átadott angol fegyverszüneti feltételek értelmében a magyar kormánynak biztosítania kellett volna a szövetséges gépek átrepülését az ország fölött a német hadi célpontokhoz. A magyar tárgyaló feleknek értésére adták, hogy addig, amíg a háború menete nem követeli meg, nem bombázzák hazánkat, bár addig sem garantálhatnak sértetlenséget. Mint ismeretes, az angolok szilárdan ragaszkodtak a hadüzenetben közölt követelményekhez, a kormányunk pedig nem tudott elszakadni a német agressziótól. Magyarország bombázási tilalmát 1944. februárban az amerikai és az angol kormány katonai vezetése feloldotta, mivel a tárgyalások nem vezettek eredményre. Ennek egyenes következménye lett, hogy a két légierő néhány hónappal később megkezdte hazánk ellen a légitámadásait. Az amerikai katonai földérítés az OSS már 1942. szeptember 11-re összeállította a magyarországi célpontok listáját, közöttük Szegedét is. A városunkról készült jegyzék a közlekedési szempontból fontos hidakat, a Tiszai és a Rendezőpályaudvart, a MÁV Javítóműhelyt, a repülőtérét. A hadi üzemek közül csak a kendergyárat jelölte meg lehetséges célpontnak.

Az algyői repülőtér első időtartam és távrepülési teljesítményét Guelmino László vitorlázórepülő oktató produkálta 1943. április 17-én, R-08c Pilis típusú géppel. Százhusz kilométert repült három óra alatt és 1750 méter legnagyobb magasságot ért el. Délután két órakor csörlő indításból emelkedett ki és a Zomborhoz közeli Bácskeresztes községig repült. Az eseményt megörökítő krónikás szerint ez csörlésből indulással országos rekord. Sajnos az írói lelkesezés – ez utóbbit illetően – túllendült a valóságon. Guelmino László e nélkül is nagy tudású, bátor pilóta volt. Pl. gyakorta felült a Cimbora törzsére, a hátsó

ülés mögé, ha biztos kezű növendék kezében volt a botkormány. Tette ezt földközelen, de esetenként 50–70 méter magasságban is.

Az előképzéshez a csoportok létszámának biztosítása mind több nehézségbe ütközött, a légierő igénye pedig fokozatosan növekedett. A DSE a középiskolát és a 8. elemít befejezett leventék, szakmunkás tanulók körében újsághirdetések, rendezvények figyelemfelkeltő erejével igyekezett ébren tartani a repülés és minden segítő ágazata iránti érdeklődés folyamatát. A tagtoborzás során kiadott jelentkezési lapok visszaküldését kérik az érdeklődőktől.

A Délvidéki Sportrepülő Egyesület 1943. június 16-án, az immár hagyományossá váló pünkösdi repülőnapját, valamint modellező versenyét rendezte meg, ez alkalommal a szegedi katonai repülőtéren. Ez volt az első olyan rendezvény Szegeden, amelyen több megye sportolói is részt vettek, ugyanis a szegedi aerokörzethez csatolták Baranya, Bács-Bodrog, Békés, Csanád és Pest megye területét.

Jelenlétükkel megrisztelték a rendezvényt: Gyimesy Frigyes altábornagy, dr. Szent-Györgyi Albert professzor, dr. Lázár László gimnáziumi tanár, a DSE elnöke.

A többféle versenyzési ágból kiemelkedett a szabadkai Vuich Márk vitorlázó modellje, amely 23 perces repülése alatt 2100 méteres magassági rekordot ért el. Ez akkor kategóriájában új magyar csúcst jelentett.

A gumimotoros modelljével első lett: Szőnyi Jenő, második Abramovics Emil, a harmadik helyezett Császár Béla volt.

A vitorlázó modellek közül még Kormos Ferenc (Pécs) és Mészáros Ferenc (Szeged) zárta a dobogós helyek sorát.

A modellek versenye után a „Tücsök”, majd a „Vöcsök” és a „Cimbora” típusú repülőgépeken mutatott be iskolagyakorlatokat Guelmino László vitorlázórepülő főoktató. A suhanó szárnyúak bemutatóját egy hatalmas rácsapással zárta le a nagyszerű képességeiről híres pilóta.

A tervezett motoros műrepülést sajnálatosan nem engedélyezte a Légierő Parancsnokság, pedig a Műegyetemiek és a BSzKRT neves sportolói mutatták volna be nagyszerű gyakorlatukat. Kárpótlandó a nézőket, az algyői motoros vontatógép produkált talajközeli manővereket.

Az algyői motoros-repülő oktató keret kéthetes továbbképzésen vett részt Váton. Ott nemcsak a haderőn kívüli, hanem a sportrepülésben ismert nevű „növendékek” vettek részt. Az algyői keretből Takács Zoltán felügyelő, Szalay Sándor segédfelügyelő, Moór Gyula és Paulisz Béla oktató pilóták.

A tavasz végén repülőmodell és repülőgép kiállítást rendezett a DSE a Klauzál Gábor Gimnázium tornatermében dr. Lázár László tanár, az egyesü-

let főtitkára és Keökenyesdy Pap János, a körzeti és a megyei modellező műhely vezetője (szerz. mj.: 1924 óta épít modelleket) szervezésével és irányításában.

A rendezvény jelentőségét mutatja, hogy a megnyitóra leutazott a fővárosból gróf Zichy Nándor, a Magyar Aero Szövetség ügyvezető elnöke, ifj. Hütl Hümér szövetségi főtitkár, Nagy Julianna, a modellező osztály vezetője, Murahidy Gusztáv vezérőrnagy, a hadtestparancsnok helyettese, dr. Tóth Béla helyettes polgármester. A megnyitó beszédet dr. Tukats Sándor főispán, a DSE elnöke mondta.

A kiállításon Pap János kalauzolta a nagy számú megjelentet és a magas rangú vendégeket. A bemutatott modellek között a technikai csúcson akkor a benzinmotoros modell állt. A főmodellező elmondta, hogy rádióirányítású gépekkel is kísérleteznek. Elmondta még, hogy a Piarista Gimnáziumban is figyelemreméltó modellezés folyik Greff Géza tanár vezetésével. Ők azok, akik a repülő szerkezetek építésén túl azok tanulmányozásához aerodinamikai kísérleti eszközöket is készítenek.

Szegeden, mondotta Pap János a MAeSZ Körzeti-központi Modellező Műhelyhez négy iskola tartozik és a leventék. Évente 40–50 fő új tag jelentkezik, de azoknak 60%-a rendszerint lemorzsolódik.

Június 26-án, a Békés Megyei Repülő Egyesület a Veszeli-híd melletti területen repülőnapot rendezett, melyen megjelent dr. Ember Sándor képviselő, a HMNRA elnöke, gróf Zichy Nándor a Magyar Aero Szövetség ügyvezető elnöke. Meghívást kaptak a szomszédos városok repülői is és egy rövid produkció erejéig mindenki megmutathatta oroszlánkörmeit. Részt vettek a rendezvényen az algyői repülőtér és a DSE vezérkara, növendékei és a szentesi cserkészrepülők is, akik alapfokú vitorlázó vizsgafeladatokkal kedveskedtek a nagy létszámú nézőseregnek.

A halál nemcsak a fronton aratott. Az algyői repülőtér parancsnoka, Takács Zoltán t. főhadnagy, a MAeSZ felügyelője, 36 éves korában, 1943. augusztus 24-én esett hivatása áldozatául. Egy kapuvári tanárral (utas) végzett bemutató repülést, amikor egy rácsapás után meredek szögben emelte fel a Nebulót, az elvesztette sebességét és dugóba pördült, majd az algyői tanító udvarába zuhant. A pilóta hsemvait Budapesten, a Kerepesi úti temetőben helyezték örök nyugalomra, augusztus 28-án.

\*



Az év közepén, július hónap elején Messerschmitt Me-323-as „Gigant”-ok települtek a szegedi katonai repülőtérre. A mind közelebb kerülő frontra szállítottak hadianyagot, visszafelé pedig sebesülteket hoztak. Itt állomásoztak 1944. június végéig, de akkorra már oly mértékben megnövekedett a repülőtér zsúfoltsága, forgalma, hogy a Gigantoknak át kellett települnie más helységbe. Ekkor repültek át a szentesi sportrepülőtérre és maradtak ott 1944. szeptemberének végéig.

\*

A posta, felbuzdulva a korábbi bélyegsorozatok sikerén, újabb kiadására határozta el magát, hogy a bevétel 50 %-ával támogathassa a HMNRA-ot. A kibocsátó július 1-i megjelenést ígért, de az valamilyen ok miatt elmaradt. A szegedi posta elnézést kért a késedelemért a gyűjtőktől. Csak másnap derült ki, hogy a bélyegsor mégis megjelent, de valamely titokzatos úton-módon ismeretlenek felvásárolták azt. Amint az a nyomozás során kiderült, ügyes spekulánsok még a megjelenés előtt (?) fölvásárolták a sorozatokat és negyven-ötvenszeres áron kezdték forgalomba hozni azt a gyűjtőknek. Így pusztított el egy remek, társadalmilag is hasznos kezdeményezést a féktelen kapzsiság.

Budaörsön, 1943. szeptember 14-én, egy díszszemle után vizsgáztak le a három hónapos, a haderőn kívüli képzésben részt vevő motoros és vitorlázó repülők. A 25 fős algyői keretből mindenki sikeres vizsgát tett. A képzés és az azt követő erőpróba jelentőségét mutatja, hogy azon megjelent Kállay Miklós miniszterelnök, Csatai Lajos honvédelmi miniszter, Szombathelyi Ferenc vezérezredes, a honvéd vezérkar főnöke, dr. Ember Sándor, a HMNRA elnöke és még sokan az ország, illetve a repülés vezetői közül.

\*

Győri Béla ügyvezető elnök és Lázár László, az egyesület főtitkára fogadta a Magyar Aero Szövetség elnökét, vitéz Háy László címzetes vezérőrnagyot, a légierő volt vezérőrnagyát, a szegedi katonai repülőtér egykori pa-

rancsnokát, a repülő közösségekben közszerepetnek örvendő "Tatár" az új algyői bázison 1944. nyarán. Kíséretében volt a motoros, a műszaki és a vitorlázó repülés felügyelője. A szövetség elnöke nagy megelégedéssel konstataulta a Szeged-algyői repülők példamutató munkáját mind a sportrepülés, mind a haderőn kívüli előképzés területén. Elismeréssel szolt a gépállomány, a hangárok, a lakóépületek igényes gondozottságáról és azok állapotáról. A kedvező összehatás alapján úgy döntött, hogy a MAeSZ jutalmául egy Levente II. motoros repülőgépet juttat a DSE-nek.

Az egyesület tagsága egyöntetűen elhatározta, hogy fennállásának 10. évfordulója tiszteletére monumentális emlékművet emel a hősi shalált halt kormányzó helyettesnek. A repülőtéren kisebb szobrárt kívánják felállítani, ahol vitéz Horthy István a kiképzését kapta – közölte a tagsággal Győri Béla ügyvezető elnök. Lázár László főtitkár jelzi, hogy a terv egyeztetésekor a „kormányzó úr kérte, az anyagihiány miatt halasszuk el annak felállítását.”

Az 1944. februárban tartott közgyűlésen dr. Tukats Sándor főispán, az egyesület elnöke a szegediek szerepét hangsúlyozta a Trianon által földre kényszerített magyar repülésben. Az óriási fejlődés, amely az elmúlt öt évben történt Algyő építésében, a géppark növekedésében nem kizárólagosan a HMNRA, hanem Szeged város és Algyő község óriási anyagi áldozatából is fakad.

Ismét keresztelőre került sor a közgyűlésen. A DSE a Szegedi Repülő Egyesület nevet vette fel. A város Algyőt úgy tekintí, mint Szeged lehetséges közforgalmi légibázisát. A további bővítés költségeiből is részt kíván vállalni Szeged.

Lázár főtitkár úr bejelentette, hogy az egyesület egy Kevély típusú repülőgépet vásárolt, amely a tavaszi repülés idejére már meg fog érkezní Algyőre.

A vezetőség újraválasztása nem hozott lényeges változást a korábbi testülethez képest.

Az egyesület elnöke: dr. Tukats Sándor főispán;

ügyvezető elnök:

Győri Béla gyáros;

főtitkár:

Lázár László gimnáziumi tanár;

titkár:

Szilágyi Sándor egyetemi tisztviselő;

pénztáros:

Gavallér Ferenc bank tisztviselő;

ellenőr:

Schlamadinger József MNB ny. igazgató;

számvizsgáló bizottsági tagok:

Hargitay Andor városi tisztviselő,

Tombác Jenő városi tisztviselő,

Vass Rezső felsőiparisk. oktató;

jegyző:

Kelemen István nyomdász;

ügyész:

dr. Gyurki Gyula ügyvéd;

orvosok:

dr. Lajos Sándor egyetemi magántanár,

dr. Borbola József egyetemi tanársegéd,

dr. Horpács Géza tankerületi ell. orvos;

tiszteletbeli elnök:

az V. hadtest mindenkori parancsnoka, az V. hadtest mindenkor  
ri leváltott pk.-a, dr. Balogh Ányos tankerületi királyi főigazga-  
tató, Bentzik Mihály gimnáziumi igazgató, dr. Buocz Béla rendőr  
főkapitány, dr. Fírbás Oszkár tanügyi főtanácsos, gyakorló gim-  
náziumi igazgató, Csonka Mihály tanügyi főtanácsos, piarista  
gimnáziumi igazgató, dr. Kogutowitz Károly egyetemi tanár, dr.  
Meskó Zoltán nyá. vezérőrnagy, a Vitézi Szék kapitánya, dr.  
Mihályfi Lajos főjegyző, dr. Pálffy József Szeged város polgár-  
mestere, Pintér Ferenc nyá. vezérőrnagy, dr. Rosta Lajos ország-  
gyűlési képviselő, dr. Szilágyi Ferenc MÁV üzletigazgató, dr.  
Simkó Elemér hódmezővásárhelyi főispán, dr. Szent-Györgyi  
Albert egyetemi tanár, dr. Széchenyi István királyi közjegyző;

szakosztály elnökök:

modellezés:

Keökenyesdy Pap János, az Ármentesítő Társulat tisztviselője,

vitorlázó repülés:

Guelminó László vitorlázó oktató,

motoros repülés:

Takács Pál felügyelő.

A kiképző keret tagjai:

Takács Pál felügyelő, iskola parancsnok, Kardos Elemér s. felügyelő, Moór Gyula oktató, Paulisz Béla oktató, Lőrincz István főszerelő, Bodor Ferenc, Kocsis Imre és Vlaucsin Béla szerelő.

\*

A hadvezetés számára a hadüzenet után nyilvánvalóvá lett a légitámadások elkerülhetetlensége. Hét nyilvános óvóhelyet építenek a városban. Elkészült Szeged ezer háztömbjének óvóhely beosztási terve.

Tanácsok jelennek meg a lapokban arról, hogyan kell árok-óvóhelyet építeni. Az éjszakai támadások idejére a csak az úttesten közlekedők irányítására kidolgozott terv szerint 58 egy lángú gombaegő jelezte végig a Kossuth Lajos sugárút, a Petőfi sgt. vonalát, majd a Csongrádi és a Vásárhelyi sgt.-on, illetve a nagy körúttal határolt területen belől csak a fő útkereszteződéseket.

Ez ideig még nem fordult elő a városban, de mindinkább sürgetővé vált a „légiveszély” és a „zavarórepülés” sziréna jelzésének közlése, illetve, ha az a rádióban elhangzik, mi a polgárok tennivalója. A lakosság célirányos, direkt fölkészítése április hónapban megkezdődött.

Az ellenséges propagandát terjesztő angol, amerikai, szovjet és román repülőgépekről leszórt anyagot azonnal be kellett szolgáltatni a rendőrségnek.

Az ellenséges repülőgépek roncsaihoz hozzányúlni tilos, azokból felszerelési tárgyakat, alkatrészeket elvenni nem szabad, a BTK 333. és 336. paragrafus 5. pontja szerint ez bűncselekménynek számít, még akkor is, ha azt saját gép roncsaival szemben követik el.

Nyár végén újabb rendelkezés jelent meg: nem kötelező a „zavaró repülés” elhangzásakor elhagyni a tömegforgalmú helyeket.

Az algyői hidat ekkor a 229-es gépágyús szakasz védte. Szegedet a csapatvédelmi egységen kívül a honi légvédelmi üteg négy gépágyúja védte, mert az eredetileg biztosított hatból még 1943-ban kettőt Újvidékre vezényeltek.

Az 1944. március 19-i német megszállás napján, délelőtt 10 óra tájékán német Me-210-es rombolók jelentek meg a város fölött, feltehetően erő demonstráló szándékú repülést végeztek. A 12 gépből álló egység dolga végeztével leszállt a szegedi repülőtérrre. A szárazföldi megszálló egységek délután 2 órakor érkeztek Bácska felől. A Gestapo az érkező német erők je-

lentéseit már a sebtében berendezett Kazinczy u. 14. sz. házban, a parancsnokságon fogadta.

Március 27-én az újólág behívottakat, a 9. gyalogezred póttartalékosait a repülőtéren szerelték fel. Parancsnokuk Botos őrnagy volt. Egysége a repülőtéri őrfeladatokat látta el.

Ötven növendékkel települt át 1944. június elején Veszprémből a német-magyar műszerrepülő tanfolyam Szegedre. Parancsnokuk Struckmayer német százados, helyettese Sattler ugyancsak német százados volt. A repülő növendékeket Junkers W-34-en a rádiós-lövészükkel együtt oktatják.

(A szerző megj.: a német légierő vezértábornoka a műszerrepüléshez 1942-ben megtagadta mind a kiképzőgépek biztosítását, mind az oktatói csoport fölkészítését. Később, 1943-ban egy magyar tiszt felkészítését vállalta a német légierő. Olaszország hajlandó volt három éjszakai vadászgépet a rendelkezésünkre bocsátani.)

A magyar keret parancsnoka Somorjai János repülőszázados, helyettese Szij Lajos rep. főhadnagy. Oktatók: Hangyál Mihály rep. hadnagy, Waertler Győző hdgy., v. Hajas Aurél hdgy., v. Bánsághi hdgy.

(\*Szerk. megjegyzés: Veress László tsz. rep. zászlós, Pápai Lajos rep. őrmester és Janik József őrmester – aki Ju-86-os és Caproni Ca-135-ös oktató is volt – a szegedi alakulathoz tartozott, de utalásokból és nem hiteles adatokból tudunk ittlétükről.)

Az FW-58-kal vadászpilóta jelöltek is oktattak. Az alakulat a háború végét Magdeburgban élte meg, de akkor már éjszakai-vadászképző iskolává alakult át.

Ekkor Szegeden három vadászjelölt és egy éjjeli-vadász felkészülő csoport műszerrepülést gyakorolt. A vadászok 20 órát repültek a M. Kir. Műszerrepülő Iskola keretében. Az éjjeli vadászjelöltek 50 órás felkészítést kaptak az Ausbildungskomando "IN" (ABK-In) Ju-34-esein a rádiós-lövész növendékekkel együtt, német oktatókkal. Az I. vadász csoport 1944. június 10-től augusztus 1-ig volt Szegeden. A csoport tagjai voltak: Asztalos K. hdp., Balogh Pál aks., Bati János aks., Bély Ödön hdp., v. Diószeghy György aks., Endrői György aks., Tinkey Tibor aks., Jencs hdp., Kovács Sándor aks., Orosz Attila aks., Pintér Gyula aks., Sűrű Béla hdp., Szóts Lajos aks., Szabó János aks., Kárpátvölgyi I. hdp., Mátyás Iván aks.

A II. vadász csoport június 15-től szeptember 10-ig állomásozott Szegeden. A kiképzésben részt vettek: Balogh István hdgy., Bardon Pál hdgy., Berkesy Márton hdgy., Besze Mihály zls., Czulek József hdgy., Endrődi György hdgy., Forgács István hdgy., Graffy György hdgy., v. Horváth

György hdgy., Imecs József hdgy., v. Keller László hdgy., Kovács Gábor hdgy., Lassú Béla zls., Mátételki József hdgy., Nagy Árpád hdgy., Nagy Gábor zls., Péter Károly zls., v. Rónay Kálmán hdgy., Sáros Mihály hdgy., Szendei János hdgy., Szendrey Gedeon hdgy., v. Szentágotai I. hdgy., v. Szentgyörgyi Z., hdgy., Székely Nándor hdgy. és Tar János hdgy.

A III. vadász csoport június 22-től szeptember 10-ig állomásozott kiképzési céllal Szegeden. Az egységhez tartoztak: Bajza László hdgy., Bakonyi László zls., v. Bátorfy János hdgy., v. Berényi György zls., Bojtor István zls., Bözsöny György zls., Csizmadia Sándor hdgy., Dinka Tibor zls., Eggenhoffer Béla hdgy., v. Egry Tamás, Kardos Miklós, Kiss Gyula, Kontraszty Endre, Mátyas Andor, Mátételki Dezső, Nádor Ferenc, Nyári György, Pati-Nagy Miklós, Polányi István, Szakács Károly és Török Ferenc hadnagyok.

A IV. éjszakai vadász csoportnak ugyancsak június 22-től szeptember 10-ig tartott a szegedi kiképzése. A csoport tagjai voltak: v. Czapári Zoltán hdgy., Farkas Jenő hdgy., Ferenczy Zoltán hdgy., Gáspár Béla zls., v. Ghyczy Márton hdgy., Horváth Gábor hdgy., Kovács János hdgy., Molnár Béla zls., Nyitrai János zls., Oláh László hdgy., Sasvári György hdgy., Szabó Imre hdgy., Szabó Tibor hdgy., Thurzó Jenő zls., Vidonyi János hdgy. A csoport Szegedről Acsád-Vátra települt és ott fejezte be a kiképzést. A katonai repülőtérről a műszerrepülő gépek egy részét (5-6 db), légiriadó esetén átrepülték Algyőre.

Ifj. Bognár József repülő-főhadnagy, a 101. honi vadászrepülő-osztály pilótája, 25 éves korában, a Somogy megyei Kapoly ege alatt áldozta életét hazájáért, akiről úgy tudjuk, hogy szegedi illetőségű. Amikor sérült gépéből kiugrott és ejtőernyőn függve ereszkedett a földre, az amerikai vadászok a védtelen pilótát halálosan megsebesítették (Lightningek, 1944. június 16.). Földi maradványait a szegedi Belvárosi temetőben helyezték örök nyugalomra. Klárafalvi Aladár legújabb kutatása meggyőzően igazolja, hogy v. Bognár József főhadnagy mint sebesült került Szegedre a katonai kórházba. Hódi István – aki a sírját gondozta – úgy tudta, hogy Monorról vagy annak környékéről jártak a sírházhoz hozzátartozói.

A szegedi repülőtér bővítésének tervét még 1942. augusztus 17-én elindította a légierők parancsnoksága. A kisajátítást a Honvédelmi Minisztérium javára még az 1943. április 7-i levelében is szorgalmazni kényszerült a városi főispán, megismételve a korábban tett 6 600–7 000 pengő/kh városi kártalanítási összeg ajánlatát. Az időben igencsak „példás” késlekedés miatt Szeged Sz. Kir. Város Főispánja 1944. május 15-én kelt, 436. sz. – fenti tárgyú – levelével még mindig kérni „méltoztatott” a M. Kir. Földművelésügyi Minisztériumot.

\*

A Magyar Aero Szövetség megbízásából a Szegedi Repülő Egyesület és a Körzeti Központi Repülőmodellező-műhely június 18-ára versenyt hirdetett Békés, a Csongrád és a Csanád-Arad-Torontál vármegye modellezőinek. Az erőpróba színhelyét Szegedre írta ki a rendezőség. A verseny megtartása az állandó légiveszély, Erdély és a Délvidék kiürítésének megkezdése miatt már csak szűk körben volt lehetséges. Kimagasló eredmények nem születtek.

Szeptember második felében vizgázott az utolsó motoros keret Algyőn, a szovjet csapatok bevonulása előtt. Az 1944. június 4-én induló katonai előképző tábor még a HMNRA keretében folyt. A korábbiaktól eltérően már mellőzni kényszerültek az ünnepélyességet az állandó légiveszély és a front közelsége miatt. Rakitay Dezső MAESZ főfelügyelő volt a vizgabiztos. Gépeik a Bücker Bestmann-ok voltak. Iskolaparancsnok Takács Pál, oktatók Kardos Elemér, Moór Gyula, Paulisz Béla és Guelmino László voltak. A főszerelői feladatokat Lőrincz István látta el. Növendékek (már a 17-18 éves korosztályból kerültek ki): Básti József, Béres János, Bottyánszky János, Borsós Antal, Bornemissza János, Csomor Lajos, Csontos Ferenc, Fakla Béla, Faragó Imre, Gaál Péter, Györfy István, Juhász László, Kiss Károly, Kókai Mihály, Kovács Sándor, Kuti József, Mester Lajos, Minárovits Béla, Mészáros Sándor, Molnár Dániel, Nagy István, Oláh József, Pápista Gyula, Petik P. Béla, Simonffy Dezső, Szabó Gyula, Szitás József, Szentgyörgyi László, Ury István, Varga Seres István. Ez a harminc fő eredményes I. fokú vizsgát tett. (A front közelsége miatt a II. és a III. fokot már Szentkirályszabadján tették le.) Az I. fokra felkészítés kiváló eredménynek tekinthető, hiszen akkor már az igen gyakori légiveszély, légiriadó miatt meg kellett szakítani a kiképzést, amit még a krónikus benzin hiány is fokozott. Repülőbaleset nem volt. Az egyetlen műszaki hiba is a HA-LDF oldaljelű géppel történt, amikor a bal futóműve felszálláskor megsérült, a leszállásnál természetesen berádlizott és a szárnyvég is sérült. A teljes sérülés 5 % alatt maradt. Vitéz Hány László címzetes vezérőrnagy, az Aero Szövetség elnöke, eleget téve a korábbi ígéretének, meglátogatta Algyőt és átadta a Levente II. típusú motoros repülőgépet 1944. szeptember 20-án, a vizsgán. Elkíserte Rakibay Dezső főfelügyelő is. A hírt a Szegedi Új Nemzedék című lap közölte, hitelességét dr. Tukats Sándor főispánnak, az egyesület elnökének följegyzése is megerősíti. A növendékek 1944. szeptember 27-én először Hegyfaluba, majd később vissza, Szentkirályszabadjára települtek át. Ezt megelőzően, két nappal korábban, a négy Bückert Faddra repültek át az oktatók. Moór Gyula és Paulisz Béla egy-egy Bückerrel, majd Takács Pál az M-29-el települt át Vátra.

Guelminó László utolsóként hagyta el a repülőteret a csörlő-autóval, amikor már a közelben robbantak az aknák. 1944-ben már nem volt vitorlázó repülés. A gépek szétszerelve, tartós tárolásra előkészítve várták sorsukat a hangárban, amit a téli tüzelő hiánytól szenvedő lakosság a családi házak melegítésére használt fel.

\*

A Kárpátokban, a Dukla-szorosnál folyó harcokban, a szegedi származású Csikós Ferenc Me-109-es pilóta szakaszvezető, a 102/1. vadászrepülő-egység tagja, 22 éves korában, az Il-2-esekkel folytatott légi harcban, 1944. szeptember 14-én áldozta fiatal életét hazájáért. Földi maradványait a történelmi Magyarország határától mintegy harminc kilométerre fekvő lengyel városka, Sanok temetőjében helyezték örök nyugalomra.

Augusztus 10-én magyar felderítők és Me-210-es rombolók érkeztek Szegedre a front közelsége indokolta ezt. Az egyik felderítő gép parancsnoka Csapó Béla zászlós volt.

Szeptember 11-én áttelepítették Székesfehérvárra az 1. vadász csoportot Me-109-es átképző tanfolyamra. A 2. csoportot először Debrecenbe irányította a Légierő Parancsnokság, de egyhetes ott tartózkodás után Pápára kényszerültek vezényelni a front közelsége miatt.

Október 6-án Boros őrnagy, a repülőteret őrző zászlóalj parancsnoka rádióon kapott vezényléssel Gencsapátiba települ át. Az elvonuló menetoszlopot, Dorozsma után – a szegedi repülőtértől mintegy tíz kilométerre – német Me-210-es rombolók támadták meg. A hadianyag jelentékeny része megsemmisült.

Október 10-ről 11-re virradó éjszaka szovjet páncélosok foglalták el a kiürített repülőteret. Ellenük vetették be a 101/3. vadász századot, a Drótkéfét. A védelem rendkívül erős tüzeben Huszár András zászlós gépe találatot kapott és Kistelek térségében kényszerleszállást hajtott végre. Szeged elesett.

Október 12-én újból a 101/3-asok hajtottak végre bevetést. Halasi Sándor főhadnagy, Nánási, Tobak, Dániel, Bélaváry hadnagy, Mátyás őrmester, Boldizsár szakaszvezető, Szűcs tizedes és Erdész őrzető vett részt a bevetésben. Ugyanezen a napon a 101/1. vadászrepülő-osztály hajtott végre Szeged–Makó térségében Me-109-esekkel légi csapást.



A következő napon, október 13-án a 101/1. honi vadászosztály éjjel támadott szovjet célpontokat. A légicsapás nyomán Szőregen több helyen tűz keletkezett.

Október 15-ét követően a földi alakulatok segítése, valamint a szegedi hídfő védelme érdekében 50 szovjet vadászgép települt a repülőtérré. Innen indultak támadásra a Szeged–Csongrád közötti magyar és német véderő ellen.

November 6-án váratlanul egy Storch típusú géppel, hazamenekült Fekete Dezső repülő-őrmester, akire tette után pár héttel bajtársai kimondták a megbélyegző „áruló” jelzőt. Az „ítélet” után jelképesen kivégezték – közli forrás megjelölés nélkül Kakuszi József. (Az adatgyűjtése időszakában – vagyis 1985–1990 között – érthető, ha a riportalányok nevük elhallgatását kérték.) A Repülés–Űrrepülés c. lap 1965/3. számában megjelent egy írás dr. Gazsi József hadtörténész tollából „Magyar repülők a fasizmus ellen” címmel, amiben megemlíti Fekete Rezső (tehát nem Dezső) szakaszvezető (vagyis nem őrmester) „átrepülését Szegedre”. Ezt követően a lap felelős szerkesztőjének – Sárosi Gyulának – az érintett maga mondta tollba a történetet (Repülés–Űrrepülés 1965. 8. sz.).

1944 novemberében a VII. hadtest-parancsnokságon sebesültszállító pilóta volt Storch típusú gépen (fehér repülő nagy vöröskereszttel). Állomáshelye a Sárbogárd melletti cecei legelőn volt. Minden lehetséges szakmai ügyeskedéssel próbált kibújni a Szálasinak teendő eskü alól, bár ez akkor életveszélyes próbálkozás volt. Ez a tény látszott nyilvánvalónak, amiért az új vezérkari főnök november 6-án éjszaka a hadosztály-parancsnokságra rendelte. Parancs szerint a következő reggelen át kell repülni a fronton a szovjet csapatok által megszállt terület egyik nagyvárosába, ahová fontos iratokat kell vinni, amivel nagyon sok ember életét lehet megmenteni – közölte vele HO (Hátszegi-Hartz Ottó vk. ezredes), a vezérkari főnök. Szegedet, a Fekete Rezsőnek is jól ismert repülőteret választották, ahol november 7-én a kora délelőtti órákban minden baj nélkül landoltak. Ez volt az az ok, aminek nem ismerhették a hátterét bajtársai, így természetesen az árulás kimondása és a már utalt jelképes kivégzés.

November 13-án újabb repülőgép érkezett a fronton túlról. Dajka Miklós főhadnagy – aki a Székesfehérváron szerveződött németellenes csoporthoz tartozott – FW-58 típusú géppel és Böröczki Sándor művezetővel a szegedi repülőtéren szállt le. Dajka Miklós főhadnagy később a 2. Ukrán Front propagandistája lett és röpcédulát szórt az ország még el nem foglalt területein.

November 10-től fogolytábor alakítottak ki a megszállt szovjet csapatok a repülőtéren, melyet huzamosabb ideig „üzemeltettek” ott.

Ezzel megpecsételődött a szegedi katonai repülés és a repülőtér sorsa, amely nemcsak a kereskedelmi és a polgári, hanem a sportrepülésnek is bölcsőjéül szolgált.

\*

## Szeged angol, amerikai és szovjet bombázása

A háború eszkalálódott, ezzel együtt bestializálódott is. Pusztító, gyilkos hatalmát, eszközeit már nem csupán a katonai célpontok ellen fordította, hanem a (hinterland) védelemre esélytelen polgári lakosságra, a gyermeküket óvó anyákra és az aggastyánokra is kiterjesztette, a teljes hátországra.

Az első „ingakció”, a „frantic” 1944. június 2-án kezdődött. A Foggia és környékén létesült repülőterekről induló légitámadások után nem fordultak vissza a légierők a kiinduló bázisukra, hanem továbbrepültek az ukrainai Poltava, Pirtyin és Milgorod repülőterére, amelyet a Szovjetunió bocsátott az amerikai légierő rendelkezésére. Másnap teljes feltöltéssel indultak vissza bázisukra hazánkban keresztül amikor ismét bombázták Miskolc, Debrecen, Szolnok, Szeged vagy Kolozsvár és Nagyvárad ipari, kereskedelmi, közlekedési, hadi, illetve polgári létesítményeit.

Az ingakció lehetőségét segítette az a szomorú tény, hogy az ország keleti felének igen gyenge a légvédelme és a vadászirányítás sem áll(hatot) a hivatása magaslatán. (A Veszprém és Szolnok vonalától délre eső országrésznek egyáltalán nem volt vadászrepülő védelme.)

Az amerikai 15. légi hadsereg, valamint az angol 205. bombázó csoport hajtotta végre a támadást.

Szeged lakossága 1944. június 2-a és szeptember 19-e között 72 légiriadót élt át. A Szeged Története Kronológia c. kiadvány hat „közepes” angolszász bombázást jelez az előző intervallumra. A tényleges adatok szerint hét amerikai és egy angol a frontzónában jutva több szovjet légitámadás is érte a várost. Közvetlenül a szovjet csapatok bevonulása előtt és után nem működött a riasztórendszer, így a német és a magyar légierő csapásai nem szerepelnek a nyil-

vántartásban. Az USAAF (az Amerikai Egyesült Államok Légierő Parancsnokság) nyilvántartása szerint csak az AAF – Szeged ellen – 9 támadást intézett.

Ezt az adatot is, mint sok háborús jelentést, a „valószínű” és a „lehetséges” jelzővel kell illetnünk. A helyi lapok közleményeivel sem lehet ismereteinket igazoltatni, mert a város „hiteles krónikáit” betiltatta a Gestapo. Az erre vonatkozó okmányok – tudomásunk szerint – megsemmisültek vagy eltűntek.

A szövetségesek 600 gépből álló köteléke érte el az ország déli határát 1944. június 2-án. Negyed kilenckor egy-egy kötelékben, 17–24-es csoportokban haladták át B–24-ek a város fölött északi irányba. Nyolc óra tizenkét perckor szólaltak meg a szirénák. Tízpercenként újabb és újabb kötelékek érkeztek a Balkán irányából. A B–24-ek törzse Debrecen, Miskolc irányában hagyta el a várost, melyet a MAAF (Földközi-tengeri Szövetséges Légierő) parancsnoka, Eaker tábornok vezetett. Rövid időközzel öt még négy kötelék követte, melyből a 454. BG jelzésű egység kivált. Nem sokkal azután, ahogy az kilépett Szeged légtéréből lefűjták a riadót, a kötelék pedig visszafordult. A M. Kir. Légvédelmi Erők Parancsnoksága jelentése és a sajtóhírek szerint 38, más forrás alapján 24 B–24-es támadta meg a várost 11 órakor, illetve egyes adatközlőtől 10 óra 20 perces időpontot tudhatunk. Az Alsóvárosra hulló 218 bomba (közel 84 tonna), nemcsak a Rendező-pályaudvart, az utász laktanyát, hanem ötvennyolc szegény földműves és napszámos család hajlékát is lerombolta. További kétszáztizentkét lakóház sérült meg különböző mértékben, de zömében súlyosan. Amerre a bombaszőnyeg elhaladt, 20–25 méter szélességben csak romokat és 4–5 méteres bombatölcséreket hagyott maga után.

Az első felmérés szerint a támadás után azonnal 16 polgár és tíz katona vesztette életét. A súlyosan sérültek közül még két katonát és újabb 16 polgári áldozatot követelt a szövetségesek első légitámadása.

Hivatalos jelentésekben állapították meg a szakértők, hogy jóval kevesebb polgári áldozata lehetett volna a bombatámadásnak, ha a lakosok nem az utcán, a kapuban, kisebb csoportokban állva figyelték volna a repülőgépeket, hanem óvóhelyre menekültek volna a támadás első jelére, ahogyan erre hónapok óta tanította, figyelmeztette a lakosságot a légoltalom. A sebesültek számáról ellentétes adatok vannak – a lapok kisebbitették, a hivatalos belső jelentések eltúlozták azt. A tényleges adat szerint a sebesültek száma 40–50 fő súlyos vagy könnyebben sérült személyre tehető.

A légvédelmi tüzeeknek nem volt lőszere, ezért nem tudták használni fegyvereiket. Az említett vadászvédelem hiánya már most is megmutatkozott.

A keleti, meghatározóan a tiszántúli országrész védelmére nem jutott ereje a Légierők Parancsnokságának. Már 1942-től nemcsak a személyzet kiképzése, hanem a helyes válogatás is akadályokba ütközött. A repülés céljára, a hadseregben belülről kiválasztott tisztek és tiszthelyettesek a csapatoknál is fontosak voltak, így nem engedte el őket a felettesük. A gyorsított kiképzési ütem nem tette lehetővé a minimális (harci-) felkészítést sem. [Lásd v. Hány László vezérőrnagy 1942-ben tett, már korábban idézett nyilatkozatát.] A repülőgép-ellátás is akadózott. Ezek is igazolhatják, hogy a II. világháború végén, a szülőföldért vívott gigászi küzdelemben, az óriási túlerővel szemben, a légiharcok során már nem az erős ellenséget törte meg a hadvezetés, hanem a saját az egyre gyengülő légierőnk személyi állományát kényszerült kivéreztetni, ami a határainkon belüli harcok miatt már önvédelem, kikerülhetetlen katonai kényszerhelyzet volt. A Horthy-proklamáció megkísérelte ezt a kamikáze állapotot mérsékelni, de következményeket is jól ismerjük. A katonákat, közöttük a pilótákat is meghatározóan magyarságuk, hazaszeretetük, emberi tisztességük és esküjük vezérelte. A légierő jelentős része került ezzel a gondolattal a haza áldozati oltárára.

Június 26-án nagy magasságban RAF (angol) kötelékek húztak el a városról északra és délnyugati irányban. Alsótanya (ma Ásotthalom) térségében gyújtóbombá(ka)t dobtak le – adja hírül a Szegedi Friss Újság. Az egyik gyújtószerkezet lángra lobbantotta a Kocsis testvérek tanyáját. Más tűzről nem érkezett jelentés. A légoltalmi parancsnokság nem erősítette meg a hír hitelességét.

Angolszász repülőgépek újabb terrortámadást intéztek Szeged ellen – írják a korabeli lapok – pedig valójában amerikai kötelékek szórták bombáikat a városra.

Ismét lakott területeket romboltak porig. Július 3-án a MAAF dél-olaszországi támaszpontjairól 330 bombázó indult a Balaton térségébe. Egyes források szerint 18, más adatok szerint 4 db amerikai (AAF) B-17-es vált ki a kötelékből és a szegedi közúti, illetve vasúti híd ellen indult. A 10 óra utáni légiriadó több mint egy negyedórán át tartott, a belvárost bombázták, ahol semmi hadi célpont sincs. Az egyik hírforrás 40 nagyméretű bombáról, a másik 20 romboló és légiakna ledobásáról ad számot, közel tíz tonna összúllyal. A hídvédelmi tüzéség az egyik támadó B-17-est súlyosan megrongálta, amely Kübekháza térségében zuhant. A hidaks nem sérültek meg. A bombák lakó- és középületeket romboltak le. Két halálos és egy sebesült áldozatról adnak hírt a napilapok.

A Magyar Kender-, Len- és Jutaiipari Gyárat ért 6 bombatalálat súlyos károkat okozott, aminek becslött értéke meghaladta a 6 millió pengőt.

Szeged környékén keresik az augusztus 2-án, keddről szerdára virradó éjszaka, Szentes határában, a vasúti hidat védő légvédelmi tüzérrek lelőtte RAF bombázó pilótáját, tudhatjuk meg a redőri közleményből.

A Balaton térségében erős vadász kísérettel, augusztus 20-án délelőtt gyülekeztek azok a kötelékek, melyek közül a hat gépből álló P-51-es Mustang vadászbombázó csoport támadta a szegedi Tisza Teherpályaudvart. Az AAF jelentése szerint 6 bombát dobtak a területre tizenhárom tonna összsúllyal. Épületkárok és személyi sérülések is történtek, szerencsére emberéletet nem követelt a támadás. A légvédelmi tüzérsg jelentése szerint több lelövés történt.

Augusztus 24-én az eddigi legnagyobb légitámadás érte a várost. Negyvenkilenc B-24-es Liberátor 190 romboló és gyújtóbombát dobott Szegedre. Két bomba nem robbant fel, ötvennyolc becsapódás vette körül a vasúti hidat. Mindkét városi híd sérült, de javítható állapotban maradtak. A Len-, Kender- és Jutafonó Gyár (hadiüzem) területére negyven bomba csapódott be. A három héttel korábbi támadással együtt az üzem jelentős része megsemmisült. Bombák hullottak a Mezőgazdasági Közraktárak Rt., a Futura raktáaira, ahol több száz vagon gabona- és olajos mag égett el. A már berakodott gabonaszállító uszályok közül is néhány elsüllyedt, amely tovább csökkentette a város téli tartalék készletét.

Harmincnyolc polgári épület dőlt romba. Öt polgári és egy katona áldozatot követelt a támadás. A károkat a városra hullott közel száznyolc tonna bomba okozta.

A Román Királyság hadüzenet nélkül 1944. augusztus 27-én Csíkszereda és Mezőhegyes térségében megtámadta hazánkat.

Augusztus 29-én 10 óra 25 perckor negyvenkét amerikai B-24-es bombázó támadt a városra. (A gépek száma megegyezik a helyi légoltalmi jelentés adataival.) Négy száz bomba hullott szegedi célpontokra. A Főpályaudvar, a Tisza- és a Rendező pu. a Hangya Szövetkezet raktárai, a Közraktárak Rt., a Sylvánia Rt. fatelepe, az újszegedi Magyar Kender-, Len- és Juta Gyár két támadást átélt telepén ami eddig nem pusztult el, az most leégett. Megsemmisült a Magyar Petróleum Rt. szőregi telepe is.

A hidakat ezzel a támadással sem tudták megsemmisíteni. A romboló bombák a Tiszába és a partra hullottak. Súlyos károk érték a cserkészek vízitelepét (a mai Sárga), az ottani más evezős telepeket is, valamint a Leven-

te Sportpályát (ma a Szeged SC stadionja), valamint a Felsőváros egy jelentős részét, ahol a németek rádióadóját keresték, amely – a Balkánon állomásozó német alakulatok parancsnoksága és Bécs között töltötte be a közvetítő állomás szerepét – egy magánházban volt elrejtve. A Somogyi telep XI. utcájában is 5 ház dőlt romba és számos megsérült, mert a bombák néhány száz méterrel délebbre, délkeletre hullottak le a célponttól.

A Rendező Pályaudvaron német szerelvény vesztelt. A támadás megkezdéséig nem tudták azt a nyílt pályára kivontatni. A sorozatvető lövedékekkel, aknákkal és élelmiszerral teli vagonokat találat érte. Száz teherkocsi égett ki. A hatalmas robbanások rengeteg löszert, aknát szórtak szét a környéken, melyek még tovább fokozták a bombázás hatását. A közeli lakótelepen számos épületben okozott kárt a gránáteső. Emiatt a légiriadót másfél órával később lehetett csak lefűjni, mint ahogyan a B-24-ek elhagyták Szeged légtérét. Tizenöt személyt a szétrepülő gránátok öltek meg.

A MÁV raktáraiban közel kétezer mázsa rozs égett el, ezen fölül még 160 vagon szállításra váró termény és áru semmisült meg.

Több kisebb üzemet és az utász laktanyát érte találat. Ezen a 29-i támadási napon az AAF közel 170 tonna bombaterhet zúdított a városra.

Az amerikai légierődök hatodik támadása szeptember 3-án érte a várost. Az AAF 304. Wing 4 kötelékkel és 59 Mustang vadász-bombázóval átlépte hazánk határát. A kötelék fele Szeged irányába fordult. Negyvenkét B-24-es 130 romboló-, közel 130 tonna tömegű bombát dobott a városi célpontokra, az eddigieknél sokkal nagyobb pontossággal. Szegedet a Tiszántúllal összekötő vasúti híd használhatatlanná lett, mert annak közepe a második és a harmadik pillér között a vízbe szakadt. Az algyői híd még ép volt, így azon keresztül – igaz, kerülővel – lehetett a Makó felé irányuló és az ország keleti részével kapcsolatos forgalmat fenntartani. Az árvízvédelmi töltés is súlyosan károsodott. Ekkor semmisült meg a Tiszán átvélő Szeged–Makó magasfeszültségű távvezeték is.

A várost három helyen érte légicsapás. Lakóházakat pusztítottak el Alsó- és Felsővárosban az amerikai bombázók. A Paprika utcában három épület kapott telitalálatot. A Csillag tér, Lugos utca, Körtöltés, az Etelka sor és a Keresztöltés utca által határolt viszonylag kis területre 12 romboló bomba hullott. Katonai szempontból azért is fontos volt ez a városrész, mert a 727. sz. német katonai rádióállomást – amely néhány héttel korábban költözött ki a MÁV Üzletigazgatóság épületéből egy Csillag téri kis házba – a korábbi bombázásnál nem sikerült megsemmisíteni. A támadás most sem érte el a célját, mert az adó sértetlen maradt.

A harmadik súlyos csapás a Gyermekklinikát érte, amely gyakorlatilag teljesen megsemmisült. Szerencse a szerencsétlenségben, hogy az éppen az előző napon települt Alsóközpontra (mai neve Mórahalom) betegeivel együtt. Hét bomba döntötte romba a hatalmas vöröskereszttel jelölt épületeket.

A légítámadások sokasodása összefüggött a front közeledésével. Az elsőtétítést általánossá rendelte a légoltalmi törvény szigorítása. A lelőtt repülőgépek megmenekült és életét veszített személyzetével kapcsolatos tennivalókról is intézkedések láttak napvilágot.

A belügyminiszter elrendelte, hogy minden férfi jelentkezzen nemzetőrszolgálatra.

A román és szovjet csapatok 1944. szeptember 27-én Makó térségét érték. Innen csak 29 km Szeged.

A szeptember 3-ról 4-re virradó éjszaka a RAF (Royal Air Force) a brindizi-i repülőtérről Ukrajnába tartó „ingajarat”-os kötelékei a tiszai átkelőket támadták. Más forrás ezt egy lehetséges szovjet bombázásnak jelzi.

Szeptember 13-tól 21-ig 13 csapásból álló légítámadás sorozat indult hazánk ellen, melyben Szeged közlekedési vonalai és a tiszai átkelő helyei is célként szerepeltek. A várost 18-án támadták az AAF „ingajaratos” B-24-ei. Ötvenegy gép száztizenkét tonna bombát dobott a pályaudvarokra és a tiszai átkelőkre.

Az amerikai-angol légítámadások során a városra 626 tonna bomba hullott, amely 146 áldozatot követelt. Ettől az időponttól kezdve már a szovjet légierő támadta a városban lévő, számára ellenséges célpontokat, így a szeptember 19-ről 20-ra virradó éjszakán és 21-én is.

A várost 1944. október 10-ről 11-re virradó éjjel a szovjet csapatok elfoglalták. A Vörös Hadsereg Szeged térségében október 12-én, a repülőtérről felszálló gépekkel támadta a tiszai átkelőhelyeket és egyéb célpontokat. Mint erre már utaltunk, a Vörös Hadsereg a tiszai hídfo(k) és a város védelmére 50 vadászgépet telepített a repülőtérré október 15-én.

## Kiegészítő adatok

Tisztelet az ősöknek, a hősöknek és az áldozatoknak.

### A repülés szegedi, algyői áldozatainak kronológiája

1916–1945

Azokról, akik szegedi vagy algyői illetőségűek, itt tanultak, oktattak, illetve érdekltségükkel kapcsolódtak a városhoz és beírták nevüket a helyi repülés történetébe.

A Szeged-algyői repülés áldozatainak emelt emlékművet dr. Hegedűs Dezső a Magyar Repülőszövetség főtitkára és dr. Ványai László DAC-elnök – 1994. június 24-én – avatta fel. Az emlékmű létrehozását a Magyar Veterán Repülők Egyesületének szegedi szervezete kezdeményezte, tagjai anyagi áldozatával, a DAC kiegészítő támogatásával készítette, majd emeltette. Az emlékmű felirata a „Repülőhalált halt bajtársak emlékére”.

Sz.:	Név:	rendfok.:	halál időp.:	helye:	temető:
1.	Schmatz János	őrv.	1916. 05. 26.	Szeged r.tér	Belvárosi
2.	Papp János	?	1916	–	?
3.	Smidt Gyula	?	1916	–	?
4.	Karabancs Jenő	őrv.	1917. 04. 02.	Szeged rept.	Belvárosi
5.	Gordány Péter <i>újratemetés:</i>	szkv.	1917. 07. 11. 1918. 07. 17.	Arad r.tér	Belvárosi Hősi II., 6/39.
6.	Nagy Ernő	hdgy.	1917. 07. 18.	olasz front	Belvárosi
7.	Slama Leopold	honv.	1917.	Szeged r.tér	Bécs
8.	Gassner Mihály	fhdgy.	1918. 08. 20.	olasz harct.	?
9.	Proguber Viktor	?	1919. 08. 18.	Szeged r.tér	?
10.	Gehring István	?	1920. 08. 20.	Szeged r.tér	?



11.	Joó Miklós	?	1920. (emlékm. adat) temetői nyt.: 1919. 12. 01.		Katolikus t.
12.	Przemysl * Lengyel A. László fhdgy.	(főfűgy.),	1921. 06. 13.	Szeged rep. esem.	Evang. t.
13.	Ond László	szds.	1925. 09. 10.	Szombath.	Sz. Ref.t
14.	Szentkirályi (Kern) Dezső	szds.	1925. 06. 02.	Szeged rept.	?
15.	Dr. Boross József	utas	1925. 06. 02.	Szeged rept.	Belvárosi
16.	Kerekes János	hdgy.	1927. 10. 28.	Szeged rept.	?
17.	Besseney Lajos	sporttr.	1931. 04. 28.*	Szeged rept.	Debrecen Ref. tem.
18.	Vilhem Károly	fhdgy.	1931. 07. 21.	Székfár-Sóstó	Belv. t.
19.	Gunya Sándor	mot.sr.	1932.	?	?
20.	Nyán* György	sporttr.	1935. 07. 03.	Dóc	?
21.	v. Kovács János	őrm.	1940. 11. 03.	?	Szeged Ref.
22.	Barna Béla	karp. őrm.	1942. 03.20.	Bajai út 84. km	?
23.	Nagypál Gyula	mot. okt.	1942. 06. 15.	Szentes rt.	Debrecen
24.	Tóth Mátyás	oktató	1942. 09. 21.	Algyő	Diósgyőr
25.	dr. Tamás András	utas	1942. 09. 21.	Algyő	Belvárosi
26.	Czucz János	szds.	1943. 05. 14.	Ferihegy rt.	Belvárosi t.
27.	Varga Pál	?	1943.	?	?
28.	Takács Zoltán	t. fhdgy.	1943. 08. 24.	Algyő rt.	Bp. Kerepesi
29.	Romoki Arnold	?	1944. 03. 27.	Mór	?
30.	v. Bognár József	fhdgy.	1944. 06. 16.	Kapoly, légiharc	Belvárosi t.
31.	Walter Tibor	fhdgy.	1941.	Pripjaty mocsarak	?
32.	Csikós Ferenc	szkv.	1944. 09. 14.	Lengyelország Duklai hágó	Sanok város temetője

Megjegyzés:

– A 4–8. sorszám alattiak, illetve a 22., a 25., a 27., 28., a 30., a 31. és a 32. név nincs feltüntetve az emlékművön. Az újabb kutatások során jutottunk az adatok birtokába.

– A 12. sorszám on szereplő Lengyel László teljes neve és rendfokozata Przemysl Lengyel A. László tüzér fhdgy., tábori pilóta.

– A 17. sorszám on Bessenyei Lajos balesetének időpontja az emlékművön 1929-re jelölt. A valóságban 1931-ben történt. Utasa volt Szénási Ferenc, aki az emlékművön a 13. sorszám alatt szerepel, ugyancsak 1929. évi dátummal, de ő valójában nem vesztette életét. A baleset után rövidesen felgyógyult és elhagyta a kórházat.

– A 13. tételszám alatt Szénásy Ferenc neve az emlékművön „i”-vel van kiegészve. A helyes írásmódja az „y”-os.

– Barna Béla karpaszományos őrmester közelfelderítő neve, aki Szegeden szállt fel utolsó útjára, nem szerepel az emlékművön. (Itt 22. ssz. alatt.)

– A 25. sorszám on feltüntetett dr. Tamás András nyomozó, utas neve nincs feltüntetve az emlékművön.

– ? = adathiány.

– Sz. = Szeged.

– t. = temető.

– r.tér, rept., rt. = repülőtér.

– mot. sr. = motoros sportrepülő.

– sr., sportr. = sportrepülő.

– \*-al jelölve az a név, ahol a ténylegestől eltérés van.

– v.= város.



## Emléktáblák

A parancsnoki barakk repülőtér felőli oldalán. A szegedi Repülés Baráti Kör kezdeményezésére, a repülő klub támogatásával készült 1986-ban. Az emlékmű elkészültéig ezt koszorúzták meg évente a veterán repülők és az ifjabb bajtársak.

Felirata:

*„Repülőhalált halt bajtársak emlékére”*

Az előző márványtábla mellett a szegedi repülőtéren kezdődött vitorlázó-repülésre emlékezett a METESZ és a Városi Tanács a veterán repülő bajtársak felkérésére.

Felirat:

*„Az ötvenéves szegedi vitorlázórepülés emlékére.*

*Városi Tanács 1986. METESZ”*

Az emléktábla avatásakor a Repülés Baráti Kör (RBK) égisze alatt működő veterán repülők, akik ismerték, tisztelték Szent-Györgyi Albert, az Amerikában élő Nobel-díjas professzort, levelet fogalmaztak neki, aminek a hiteles másolatát itt közöljük.





20. sz. kép

Az algyői reptér „madártávlatból” (1949-ből).

## Szeged tüzérségi, bombázó és gyalogsági gyakorló lőtere

az 1935. évi megállapodás alapján. (A Honvédelmi Minisztérium és Szeged sz. kir. város Főispáni Hivatala közötti megállapodás melléklete alapján.)

Határvonat: „rókusi pu. északi kijáratától a baktói töltésig, majd innen É-ra a baktói töltés, Székhalom, Macskástöltés, Sándorfalva déli határa mentén a szatymazi vasúti megálló felé húzódó vonal, majd délre a szatymazi halom és a Rácok kertjének összekötő vonala az Őthalomtól Ék-i szárnyban lévő kút, innen délkeleti irányban a sándorfalvai műúttal párhuzamosan menő taliga útig, majd a taliga a hódmezővásárhelyi vasútvonalig.”

Ennek a területnek a kisebbik hányada, csak a baktói része volt kijelölve bombavetésre. A betonon gyakorlóbombák füstjelzése mutatta a becsapódás helyét. A lőtérhasználat idejére a sándorfalvai utat minden alkalommal lezárta a katonaság.

## Az algyői repülőtér átadásáról készült határozat:

Városi és Járási Földhivatal      Ez a határozat jogerős.  
Szeged, Londoni krt. 13.      Szeged, 1967. nov. 22.  
681/1967.Fh.      Ea.: dr. Vörös

Tárgy: Országos Kőolaj- és Gázipari Tröszt Alföldi  
Kőolajfűrási Üzeme (Szolnok) terület kezelésbe  
adás iránti kérelme.

### Határozat

A Szeged Városi és Járási Földhivatal a kérelemnek helyt ad és az algyői 0118 hrsz.-ú területből a megosztás után keletkezett 0118/2 hrsz.-ú 9 kh 178 négyszögről legelő, 0118/2-b hrsz.-ú 1 kh 1193 négyszögről udvar és 0118/2-0 hrsz.-ú 679 négyszögről szántó, **összesen 11 kh 450 négyszögről területű ingatlanról a Magyar Honvédelmi Szövetség kezelési jogát törölni** és helyébe a Magyar Állam tulajdonjogának épségben tartása mellett az Országos Kőolaj- és Gázipari Tröszt Alföldi Kőolajfűrási Üzeme Szolnok, kezelési jogának feljegyzését kéri. [...] (a felek) [...] a terület kezelői jogának átadása céljából 1967. március 17-én megállapodtak a terület átadásával kapcsolatban.

Karancsi Sándor  
hivatalvezető

\*

OKGT Nagyalföldi Kutató- és Feltáró Üzem  
Ikt.sz. 15839/70.

Tárgy: Algyő volt repülőtér létesítményeinek kezelésbe vétele, elfoglalása.

Az algyői MHSZ repülőtér létesítményeit, kezelői alapon történő elfoglalását – gazdasági és népgazdasági érdekre hivatkozással – 1970. szeptember 4-én 11 h-kor a helyszínen kívánjuk lebonyolítani.

Mező József  
igazgató

## II. rész

### A polgári repülés és Szeged

1918–1964

Írta: Bakos Tíbor

A polgári repülés a légi, a tömeges utasszállítás legfiatalabb ága. Alapfeladata a személyek illetve áruk, csomagok és egyéb postai küldemények nagytávolságú szállítása. A menetrendszerű bel- és külföldi légi összeköttetés szervezése, annak gyakorlati megvalósítása ugyancsak a polgári repülés feladatkörébe tartozik éppen úgy, mint a magánrepülőgépek fogadása és ellátása.

A polgári repülés sport ágához áll közel a túra-, a piknik-repülés, amely a harmincas évek divatja volt. Ezek a repülési módozatok – már annak korai korszakában – elhatárolódtak a katonai, majd a sportrepüléstől, bár a két utóbbi szakág fejlődése és színvonala a kezdetektől előmozdítója volt az elkülönülő ágazatoknak, de a kölcsönös egymásrahatás volt a jellemzőbb.

A polgári, majd a sportrepülés megteremtésének gondolata már az első világháború időszakában megteremtődött hazánkban és kapcsolatot keresett Szegeddel is.

Graetz Pál, a gondolatot kivitelező tervező 1916 júniusában levélben kereste meg a város előljáróságát azért, hogy szíveskedjenek kijelölni egy 300–500 méter széles illetve 500–600 méter hosszú területet a városhoz közel, amelyik repülőgépek le- és felszállására alkalmas. A Magyar Bank és Kereskedelmi Rt. támogatná egy fővárosi vállalkozó egész országra kiterjedő repülőgép közlekedtetési tervét levél-, csomag- és személyszállításra.

Graetz Pál jeles ajánlatára dr. Bokor Pál helyettes polgármester közölte: „amennyiben komolyra fordul a dolog, szívesen tárgyalok a kért 50 kh terület ingyenes átadásáról.” A háború utáni kedvezőtlen politikai és gazdasági helyzet nem tette lehetővé, hogy ez az ígéretes terv a város érdekeit szolgálhassa.

*A veszített háború után ránk rótt trianoni szerződés az ország területének több mint kétharmadát a környező országokhoz csatolta, így Szeged, amely eddig az ország középső régiójához tartozott, most határvárossá lett. A megmaradt országrészt – a korábbiak egyharmad területe – csak egy olyan kis hatósugarú belföldi légi forgalmat volt képes létrehozni, amelyet az állam rendszeres támogatása nélkül nem volt képes fennmaradni. Ebből következően a nagyvárosok, a régiók csak a légitársaság érdekeinek alárendelve kapcsolódhattak be a belföldi légi forgalomba, holott reális helyzetben a kölcsönös érdekeknek kellett volna érvényre jutni. Nehéz lenne értelmezni a polgári repülés Szeged várost érintő történetét, ha nem tekinthetnénk rá az „egész”-re, annak tér- és időbeli történetjára.*



## Polgári repülés a két világháború között

A trianoni békefeltételek nem csak a katonai célú repülés teljes megsemmisítését írták elő, hanem majdnem teljességgel korlátozták a polgári repülés létfeltételeit is. A háború után még megmaradt harci gépek átadását írták elő a Szövetséges Katonai Ellenőrző Bizottságnak. Ennek a szervezetnek szabtrák feladatául a repülőgépek szétzúzását, a hangárok, a repülőtér működési és biztonsági létesítményeinek lebontását. Ilyen körülmények között természetesnek és jogosnak tekinthető a magyar kormány azon törekvése, mellyel a katonai repülést polgári köntösbe öltöztetve igyekezett megtartani. Ezt a célt szolgálta a Kereskedelmi Minisztériumban a légi közlekedési osztály létrehozása, majd később a Légügyi Hivatal (LÜH) megalakítása, majd 1920. február 11-én a Magyar Aeroforgalmi Rt., a MAEFORT létrehozása. Alapvető feladat volt a katonai pilóták gyakorlatban tartása és az újabbak képzése. A társaság megkapta a lefegyverzett katonai repülőgépek egy részét, alkalmazta a hadsereg körelékből „leszerelt” pilótákat és szerelőket, használva a korábbi katonai repülőtereket. A katonai repülés álcázására nagyjából postajáratokat indítottak, amelyben részt vettek a szegedi repülők is. Előbb a Szeged–Budapest (Albertfalva)–Szeged útvonalon szállítottak zsákolt postai küldeményeket, s annak egy részét a címzett helyen, így Kiskunfélegyházán, Nagykőrösön – a talajközeli leereszkedő gépből – „célra dobták”. Később az útvonal kibővült a Szeged–Győr–Szombathely és vissza járáttal.

Az első magyar légiforgalmi társaságot – a titkolt tények miatt, a Légügyi Ellenőrző Bizottság felszólítására – 1921. végéig, a kormánynak fel kellett számolni. Gépeit és a hangárokat az antant ellenőrei előtt kellett megsemmisíteni.

Az európai államokban egyre gyorsabban terjedt a repülőgépek békés, polgári célú hasznosítása. A győztes hatalmak légitársaságai mind nagyobb területek átívelésére törekedtek, viszont e szándék megvalósításában akadályt jelentett a legyőzött országok – köztük Magyarország – szétrombolt repülőterein a nemzetközi légi forgalom biztonságos és gyors ellátása. Ilyen jellegű és mértékű kiépítésük, korszerűsítésük a hazai tőkének nem volt célszerű, a külföldiek pedig erre nem vállalkoztak. (Szerk. mj.: ez az állapot a honi légitársaságok szervezését tette szükségessé, ismét állami beavatkozással. Az antant előírása szerint például Szegeden kifogástalan repülőteret és három hangárt kellett állandóan

üzemkészen tartani, ellenkező esetben 500 ezer frank büntetést helyeztek kilátásba. Egyébként néhány hónappal korábban bontatták le azokat.)

A Nagykövetek Tanácsa, felismerve a polgári repülés korlátozásának számukra is hátrányos következményeit, 1922 novemberében feloszlatta a Légügyi Ellenőrző Bizottságot és feloldotta a polgári repülést korlátozó rendelkezéseiket. Ezzel megnyílt a lehetőség a magyar légi forgalom belföldi és nemzetközi megindítására.

Ennek jogi vonatkozásait kellett rendezni. Erre adott felhatalmazást a kormánynak az 1922. XVII. törvénycikk 3. paragrafusa, amely alapján megszületett a 10.270/1922. MESZ rendelet és az megteremtette a magyar légi közlekedés első, átfogó szabályozását. A Minisztertanács engedélyezte, hogy a megalakuló légitársaságok – meghatározott feltételekkel – a hadügyi költségvetésből állami támogatásban részesüljenek. Ezzel a hozzájárulással kívántak alapot teremteni a rejtett légierő további fenntartásához.

Légitársaságot alapítani – a vonatkozó rendelkezések értelmében – vonalengedély birtokában lehet, melyet csak a kormány adhatott meg. Ilyet kért és kapott 1922. május 2-án gróf Wiczek Frigyes nyugalmazott főispán Budapest–Bécs és Budapest–Belgrád viszonylatára és 1922. november 19-én megalakította a Magyar Légiforgalmi Rt.-t.

(Szerk. mj.: a belgrádi útvonalon a biztonsági, tartalék repülőtér szerepét töltötte be Szeged. Egy alkalommal, 1922-ben, amikor Szabadka térségéből a járat gépe műszaki hiba miatt visszafordulni kényszerült, a szegedi repülőtér műhelyben végezték el a szükséges javítást, utána a gép eredeti céljának megfelelően folytathatta útját.)

Egy másik engedélyt gróf Jankovich-Bésán Endre kapott Budapest–Prága és Budapest–Bukarest útvonalra, valamint a Duna magyarországi szakaszára és a Balaton fölé. Ezt követően, 1923. januárjában, német tőkeérdekeltséggel megalakult az ország második légitársasága, az Aeroexpress Rt.

A megalakult légitársaságok legfőbb gondja a forgalom követelményeinek legjobban megfelelő gépek beszerzése lett, mivel ilyenekkel nem rendelkeztek. A Magyar Légiforgalmi Rt. vezetői a holland Fokker repülőgépgyár mellett döntöttek, melyek már több légitársaságnál bizonyították alkalmasságukat. Az első magyar megrendelésre átadott gép 1923. február 23-án indult el Hollandiából és Belgiumon keresztül, repülésre alkalmatlan időjárási viszonyok miatt csak március 18-án érkezett meg Mátyásföldre. Az egymotoros F–III. típusú, 5 utas szállítására alkalmas repülőgép kora legmagasabb fokú igényeit elégítette ki. A Budapest–Bécs járaton 1923 júniusától október 20-ig 68-szor repül-



21. sz. kép

Fokker F-III. 5 személyes utasszállító repülőgép. A MALERT 6., G jelű gépe a szegedi hangárban. 1922–1929 között BMW III. tip. motorral repült. Az „X” jel Kreiter Ferenc pilótát jelöli.

tek, 4,25 fő átlag utaslétszámmal 405,5 kg postát, újságot és csomagot szállítottak, 140 km/óra utazási sebességgel. A gép 550 km utat tudott leszállás nélkül megtenni. Az utasok bőrkapén foglaltak helyet, az ablakokat függönnyel lehetett eltakarni. A pilóták helye kimondottan mostoha volt. Ők az utastértől elválasztott, csak szélvédős pilótaülésből vezették a gépet, kitevé őket ezzel az időjárás viszontagságának és a motor forróolaj „köpéseinek”.

Az első gépet még további öt követte. A társaság első pilótái a világháborút megjárt, tapasztalt repülők voltak, mint Hefty Frigyes, Risztics János és Molnár János.

Az Aeroexpress Rt-hez német Junkers F-13-as, úszótalpas hidroplánokat kaptak apportként a társaság főreszvényesétől, a Junkers művektől. Ezek a szintén 5 személyes gépek a Duna vizét használták le- és felszállópályaként. Repülőterük a Gellért-hegy előtti Duna szakasz volt. Útvonaluk a folyam főmedre volt, Bécs szívéig vitték utasaikat. Hatvanhét alkalommal, összesen 306 utast szállítva tették meg az oda–vissza utat. A társaság kiemelkedő teljesítményt is magáénak tudhat azzal, hogy 1923 májusában Junkers géppel vihette Maier József pilóta – a társaság egyik igazgatója – Mikes József megyéspüspököt Rómába a pápához... Ez volt az első hosszabbtávú külföldi különjárat magyar utassal.

Az Aeroexpress Rt.-nek az 1925-ös év igen kedvezőtlenül alakult. A magyar kormány Ausztrián kívül más országokkal nem tudott, talán nem is akart légügyi egyezményt kötni, így Bécsen kívül más külföldi városba rendszeres járat nem indulhatott. A cég – valószínűleg a német érdekeltség miatt – a rejtett légierő fenntartásában nem kapott szerepet, vagyis állami támogatásban nem részesülhetett. Saját járatuk nem lévén, csak más légitársaságok megbízásából repülhettek s ezek fokozatos elvesztésével a további működésük ellehetetlenedett oly mértékig, hogy 1926 végére a Junkers-művek kivonták gépeiket az apportból és elszállították azokat. Ezek után a cégnek csak a neve maradt fenn.

Az ML. Rt. életben maradásához és fejlődéséhez nagyban hozzájárult a rejtett légierő fenntartásához kapott állami támogatás. Az előbb Szegeden, majd Szombathelyen nyitott pilótaiskolában nemcsak polgári repülőgép-vezetőket, hanem főként katonai pilótákat képeztek.

1925-ben postajáratokat is indítottak. Fokker F-III-as gépekkel juttatták el a Pesti Hírlapot többek között Cegléd, Kecskemét, Szeged és Makó városokba. Ezek a járatok elsődlegesen a navigációs ismeretek elsajátítását, illetve annak karbantartását voltak hivatottak szolgálni.

A Magyar Légiforgalmi Rt. 1926-ban szerződést kötött a Deutsche Luft-hansa A. G.-val a légiközlekedési vonalak közös használatára Budapest–Bécs–Budapest útvonalon. Ez volt az első ilyen jellegű megállapodás egy másik (harmadik) ország légitársaságával. A kapcsolat Ausztriával is tovább bővült. A társaság vonalengedélyt kapott a Budapest–Graz útvonalra is.

Az útvonalhálózat növekedése, valamint az elhasználódott F-III-as gépek fokozatos cserét tettek szükségessé. Újabb gépek beszerzése vált szükségessé, ezért 1928-ban két F-VII. típusú utasszállítót vásároltak a Fokker repülőgépgyártól. Ez a típus már nyolc személy szállítására volt alkalmas, 175 km/óra utazósebességgel, 700 km hatótávolságra. A pilótakabin még ennél a gépnél is részben nyitott volt. Az e típust követő kétmotoros F-VIII-as már 15 személyt tudott szállítani. Utazósebessége 210 km/óra, hatótávolsága 700 km, pilótafülkéje pedig már zárt volt.

Az első ilyen gépet Hány László hozta haza Amsterdamból. Az F-III-as 1929-ig, az F-VII-es 1936-ig, az F-VIII-as és az F-IX-ek 1938-ig voltak forgalomban. Sajnos ezekből a gépekből egy sem maradt fenn az utókornak. Közülük valamennyi típus megjárta Szegedet döntően a kiképzés, részben az utas- és a kereskedelmi forgalom miatt.

Az Ausztriával fenntartott légi forgalom mellett megkezdődött a belföldi

járatok kiépítése is. Az első pécsi járat megnyitása 1930. április 15-én volt. A kezdeti időszak jelentős utasforgalma később már csak évi 100 főre esett vissza, melyben közrejátszott a magasnak ítélt, 32 pengős viteldíj is. A gyér forgalom miatt a járat fenntartása nem volt kifizetődő, ezért azt 1934-ben megszüntették.

A pécsi járat beindítása hírére megmozdultak a szegediek is. A helyi Kereskedelmi és Iparkamara tárgyalásokat kezdeményezett az M. L. Rt.-vel egy Szeged–Budapest közötti légijárat rendszeresítése ügyében. A Magyar Légiforgalmi Rt. elvileg hajlandónak mutatkozott a járatok indítására, de a kérdést csak az idevonatkozó részleges számítások megejtése után kívánta napirendre tűzni.

Sajnálatosan Szeged ismét lemaradt a Pécs, Nyíregyháza és Debrecen városok közötti „repülőversenyben”. A Pécs–Budapest között rendszeresített repülőjárat gépei hetek óta zsúfolva teszik meg a két város közötti utat – állapítja meg a Délmagyarország tudósítója – majd folytatja: „Olyan nagy a forgalom, hogy a nyolc személyes Fokker gépre már napokkal előbb meg kell váltani a jegyet annak, aki utazni akar.” A szerző Nyíregyháza sikerét méltatja és Debrecen jelentős anyagi áldozatát is megemlíti. Ebből a nézőpontból vizsgálva a légi utasszállítást, nem érti, Szegedet miért mellőzik, amikor itt már évek óta minden feltétel adott.

Dr. Pálffy József polgármester-helyettes a következők szerint reagált a tudósító nem alaptalan dilemmájára.

„Nem a városon múlt, hogy Szeged nincs bekapcsolva a légi forgalomba. A város annak idején mindent megtett, hogy Szeged és Budapest között a repülőjáratok meginduljanak. Tekintélyes költséggel kibővítettük a repülőtérét és még szó sem volt a vidéki járatok megindításáról, amikor Szeged a vidéki városok közül először rendelkezett szabályos repülőtérrrel, így joggal igényt tarthatott a fővárossal kapcsolatos, a légi forgalom megteremtésére. Úgy látszik, az ML. Rt.-nek nem volt rentábilis a szegedi reláció a kiváló vasúti összeköttetés miatt. Arra is gondoltunk, hogy a nemzetközi forgalomba szintén bekapcsolódhatna Szeged, de úgy látszik, ez sem fizetné ki magát. Egyelőre tehát a város kimarad a légi forgalom hálózarából.”

A polgármester helyettes úr valószínűleg már a Légiforgalmi Rt. álláspontja ismeretében tájékoztatta a sajtó képviselőit. Ez a (reális) elemzés még sokáig meghatározó volt a város légijáratának szervezésében. (Szerk. megj.: Manapság is ez látszik hatni.)

Ha a rendszeres légi forgalmat nem is sikerült megvalósítani, a polgári repülésnek azért mutatkoztak életjelei a városban. Kiemelkedő művészeti ese-

ményt jelentett az 1934-es esztendőben a Szabadtéri Játékokon bemutatott „Az ember tragédiája” c. remekmű, melynek megtekintésére a városba látogatott Schuschnigg osztrák kancellár is. A hárommotoros Junkers gépével két és egynegyed óra alatt tette meg az utat Bécsből Szegedre. A repülőtéren Tarnay Sándor légügyi felügyelő, a repülőtér parancsnoka fogadta az osztrák kormányfőt, majd Hóman Bálint kultuszminiszter és dr. Pálffy József polgármester köszöntötte a magas rangú vendéget. Az előadás megtekintése után, másnap kora délelőtt repült tovább a kancellár Budapestre, a magyar miniszterelnökkel, Gömbös Gyulával folytatandó tárgyalásra.

Egy évvel később, 1935. július 15-én érkezett Szegedre a II. pilótapiknik résztvevőinek csoportja. Fogadásukra megjelent a repülőtéren mintegy 1000 főnyi nézősereg. A város fogadóbizottságát dr. Katona István főtanácsos vezette. Rajta kívül jelen volt még: Berzenczey Domokos műszaki főtanácsos, dr. Szekeres Lajos főügyész, az idegenforgalmi hivatal vezetője, dr. vitéz Shvoy Kálmán és Hunyadi Vass Gergely országgyűlési képviselő, valamint dr. Szent-Györgyi Albert és dr. Kogutowitz Károly egyetemi tanár.

A repülők Debrecenből indultak és Mezőkövesden át Mezöhegyesre repültek, ahol megtekintették az állami birtokot. (A szerk. mj.: pilótapiknik a repülés polgári ágához tartozó repülő-turizmus, melyet alkalmanként teljesítmény értékeléssel is összekapcsolnak. Fénykorát az 1930-as években élte.)

Az első kétfedelű 18 óra után érkezett Szegedre. A világhírű Amy Johson pilótanő vezette a teljesen csukott gépet, amely 400 km/óra legnagyobb sebességre volt képes. Utasai: a pilótanő férje, Mollison – aki maga is híres repülő – és Fáy István kecskeméti és csanádi főispán voltak. A világhírű pilótanő korábban egyedül repült Londonból az ausztráliai Melbourne-be. Őket követte Lord Donegal és Sire Erie Haty, az angol parlament felsőházának tagja, H. Deterding, a petróleum király fia, Thornton őrnagy a feleségével, H. R. Presland és Shaw hadnagy, majd az Ellison házaspár. A műegyetemi repülők két Gerle típusú géppel vettek részt a pikniken, melynek szervezője O. J. Tapper volt, aki hatalmas Gypsy Major gépén érkezett. A piknikezők sorát a Hertelendy család feje és felesége, valamint a gróf Wancheim házaspár zárták, akik gépét a híres magyar pilóta, Dobos József vezette.

Dr. Katona városi tanácsnok üdvözlő beszéde és az idegenforgalmi hivatal ajándékainak átadása után a város hatalmas „kilátókocsijai” vitték szálláshelyükre az érkező vendégeket. Rövid felfrissülés után fürdés következett a Tisza vizében, este pedig orgona-hangversenyt rendeztek tiszteletükre a Fogadalmi Templomban. Ezt követően a Hungária Szálló teraszán rendezett

vacsorára került sor. Másnap kora reggel repültek tovább, előbb a Balatonra, majd Budapestre, ahonnan a harmadik napon indultak légi úton hazájukba.

A város nevezetességei – mint a Szabadtéri Játékok is – az akkor még tiszta vizű Tisza fürdési- és csónakázási lehetőségei, az árvíz után újjáépült város remek arculata nagyfokú elismerést váltottak ki az Országos Idegenforgalmi Hivatal kompetens személyiségei között is. A szakemberek – mind a magánrepülő, mind a légi turizmus szempontjából – kiemelt városként kezelték Szegedet. Kérték a város előljáróságát, hogy jelöljenek ki egy olyan területet – közel a belvároshoz – amely alkalmas lehet a polgári repülés céljára. A szegedi közgyűlés a régi lóversenyteret (ma a Cserepes sor, a Szabadkai út és a laktanyák által határolt 45 kh terület) jelölte meg alkalmas terepként. A hely jóváhagyása után a mérnöki hivatallal kidolgoztatták a megvalósítási terveket. A tereprendezési munkálatokat felvették a szükségmunkák programjába és 4000 pengőrt irányoztak elő annak elvégzésére. Úgy tervezték, hogy a terület rendezését az 1937. évi idegenforgalmi idény kezdetére elkészítik. A légi turisztika céljait szolgáló első vidéki repülőtér a tervezett határidőre, május 13-ra el készült.

Az avatásra Szegedre érkezett dr. Szentkereszti Ákos, az Országos Idegenforgalmi Hivatal légügyi osztályának elnöke. A polgári gépek le- és felszállására kért terület egyelőre a „légi turisztikai leszállóhely” minősítést kapta. A biztonságot elsősorban a rendezett talaj és a szélzsák jelentette. A repülőtér egy nagy magasságból is jól látható, egyenlő oldalú háromszöggel volt jelölve. Üzemeltetését a DAeC kapta meg és látta el.

Az avatást követő évben a polgári repülés és a légi turizmus kiemelkedő eseménye volt az V. magyar pilóta piknik, melyet a Magyar Turing Club rendezett. Több magyar egyesület mellett részvételével tisztelte meg e jeles alkalmat, a londoni Royal Aero Club mellett a The Automobile Association légi turisztikai szervezete is. A megjelentek június 24-én gyülekeztek Siófok-Balatonkilitin és másnap, 1938. június 25-én és indultak Szegedre. A szervezők 52 gép részvételére számítottak (köztük Horthy Istvánéra is), de városunkba már csak 13 angol és 11 magyar repülőgép landolt a délutáni órákban. A gépekkel érkező prominens személyeket a város nevében dr. vitéz Imecs György főispán és dr. Tóth Béla polgármester-helyettes fogadta. A vendégeket gépkocsikon szállították be a városba, ahol az állomáson megtekintették a Szent Jobbot hozó Aranyvonat fogadását és az azt követő Dóm téri ünnepséget. Este a Hungária szállóban a Magyar Turing Club vacsorát adott a tiszteletükre. Értkezés után a tápéi Gyöngyösbokréta Egyesület mutatta be tudását és tanította a külföldi vendégeket a magyar csárdásra. A vidám han-

gulatú éjszakát követően, kora reggel indult tovább a csoport Miskolcra és harmadnap Budapestre, ahol két napot töltöttek, a fővárossal ismerkedve.

A Légitforgalmi Rt. a meglévő három belföldi járatának további bővítését 1938-ban sem tervezte, így Szeged bekapcsolása a belföldi légi forgalomba ismét elhalasztódott; ennek a járat kétes gazdaságosságán kívül egyéb okai is voltak. Az egyik, hogy a társaság kiöregedett Fokker gépei a megnövekedett nemzetközi forgalmat már így is nehezen tudták teljesíteni, holott ennek bővítésére komoly igény jelentkezett. Új gépeket kellett beszerezni, melyeknél a megbízhatóság és a nagyobb utastér mellett főszerepet játszott a katonai célokra való átalakíthatóság is. Előbb olasz gépekkel kísérleteztek, de sem a Caproni Ca-97-es, sem a Ca-101-es nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket, ezért azokat átadták a titkos légierőnek, ahol csak célzásak vontatására használhatták. Ezután a Junkers gyár legsikeresebb típusából, a Ju-52 3 motoros gépből rendeltek 3 darabot, melyek még 1937 elején beérkeztek az országba. A 17 üléses gépek rendkívül jó repülési tulajdonságokkal rendelkeztek. Az igényeket minden tekintetben kielégítő típusból még négy darabot tervezett vásárolni a társaság, de a háborús előkészületek miatt túlterhelt német gyár 1938-tól csak vontatottan tudott egy-egy gépet átadni a magyar megrendelőnek, ezért ismét az olaszoktól kényszerültek 5 db SM-75-öst vásárolni. Ezek ugyanúgy nem tettek eleget a polgári repülés igényeinek, mint a Caproni gépek, ezért két év után ismét a légierő kapta meg azokat.

A hatüléses Focke-Wulf Fw-58 gépekből három darabot sikerült beszerezni a légitforgalmi cégnek, melyet főleg az időközben indított Budapest–Kassa–Ungvár és a Marosvásárhely–Székelyudvarhely vonalon repültettek.

A szegedi járat indításának másik halasztó tényezője a megfelelő színvonalú és biztonságos budapesti repülőtér hiánya volt. Mátyásfülön, mely még az 1930-as évek közepén is a MÁG birtokában volt, a Légitforgalmi Rt. a szükséges terepegyengetési munkákat nem végeztethette el, megfelelő utasforgalmi épületeket nem emelthetett. Új, megfelelőbb repülőteret kellett keresni, melyet Budaörs község mellett találtak meg. 1937-től már erről, a mátyásfülöninél négyszer nagyobb repülőtérrel indultak a nemzetközi- és belföldi járatok. Az új repülőtér néhány kedvezőtlen meteorológiai adottsága hamar megmutatkozott, így a megfelelőbb légikikötő keresése tovább folytatódott.

Gondos meteorológiai megfigyelés és az alkalmasság egyéb tényezőinek elemzése után a Pest Szentlőrinc és Vecsés határában elterülő Ferihegy-pusztára esett a választás. (Ez a terület a Grassalkovich család birtokában volt, amelyből egy részt Mayerfy Xavér Ferenc bérelt. Az egyébként sík terület kele-



ti részén kisebb dombok emelkedtek. Itt voltak az uradalom központjának majorsági épületei. A löszdombokat hegynek tituláló környékbeliek a bérlő keresztnéve után nevezték el Férihegynek.) 1939 augusztusában pályázatot írtak ki az építésre, melynek elbírálása után 1940-ben elkezdődött annak megvalósítása. A háború félbeszakította a munkálatokat. Ami 1942-ig elkészült, azt – honvédelmi érdekből – katonai célokra átengedték.

Az ország szempontjából pozitív blei döntés – mely 1938 augusztusában elismerte a magyarok fegyverkezési egyenjogúságát is – a polgári légitársaságnak komoly gondot okozott. A döntés birtokában a Minisztertanács 1938 őszén hozott határozatával szétválasztotta a katonai és a polgári repülést. Az utóbbi megmaradt a Kereskedelmi és Közlekedési Minisztérium Légügyi Főosztályának irányításában. A megalakult Magyar Királyi Légierő – ezeitig a MALERT járatain szolgálatot teljesítő – tizenhárom legképzettebb pilótáját újból állományába kívánta venni. Nem kellett ezt tenni a szerelőkkel, mivel a polgári gépek földi kiszolgálását eddig is a (rejtett) légierő műszakijai látták el. A polgári légi forgalomnak 1938-ig nem volt önálló szerelőgárdája.

Az újból katonai állományba vett pilóták pótlását a motoros repülés területén már nagy tapasztalatokkal rendelkezők gyorsított kiképzésével oldották meg oly sikeresen, hogy őket 1939-ben már be is tudták állítani a forgalomba. A pilóták képzésével egyidejűleg megkezdődött a repülőgép-szerelőké is, de ezt a problémát csak 1941-re sikerült rendezni. Ilyen gondok közepette (feltételezhetően) már sem pénz, sem energia nem jutott a rendszeres szegedi légijárat indítására.

A második világháború eseményei során nemcsak az egymással hadban álló országok között szakadt meg a légi forgalom, hanem megcsappant az a baráti és a semleges államok között is. A belföldi légi forgalmat a legtöbb országban vagy teljesen leállították vagy nagymértékben csökkentették.

Így történt ez a MALERT-nél is. Legtovább az erdélyi és a felvidéki járatok üzemeltek. A társaság pilótáinak jelentős részét 1942. április 13-án, a hat darab Junkers Ju-52-es géppel együtt mozgósították. Belőlük légi szállítószázadot szerveztek, melynek parancsnokává Szervánszky Gábor századost nevezték ki. Tábori postát szállítottak Budaörs–Ungvár–Lemberg (Lvov)–Kijev–Kurszk útvonalon, majd a visszaúton sebesülteket hoztak.

A háborús események során a gépek elpusztultak, a budaörsi és a vidéki repülőterek is több-kevesebb kárral úszták meg a háborús pusztítást. Ezen utóbbiak közé tartozott – szerencsére – a szegedi repülőtér is.

\*

## A polgári repülés 1946-tól 1963-ig

A II. világháború 1945 tavaszán befejeződött. Az ország vérkeringését jelentő közlekedés is megbénult. A harcok után hazatért pilóták és műszakiak a repülőtereken gyülekeztek és nekiláttak a légi közlekedés újjáépítéséhez, de ennek az önerőből történő megvalósítása szinte lehetetlen feladatnak tűnt. A kilábalást az 1945. augusztusában Moszkvában aláírt keretegyezmény jelentette, melynek értelmében lehetővé vált közös magyar-szovjet vállalatok alapítása. Így jött létre 1946. március 29-én a Magyar-Szovjet Légitársaság (MASZOVLET) 27 milliós alaptőkével.

A részvénytársaság első elnöke Sinigla Károly, helyettese Kokonyin Mihail Ivanovics volt. A vezérigazgatói posztot Krajnov Joszif Vaszilievics kapta, míg helyettese Szintai József lett. A részvények felosztása 50–50 %-os volt. A közös vagyonba a magyar fél belföldi repülőtereket, épületeket és a személyzet egy részét, míg a másik fél az induláshoz szükséges berendezéseket, repülőgépeket, motorokat és a személyzet másik részét adta.

A MASZOVLET megalakulásával egyértelművé vált, hogy a másik légitársaság, a MALÉRT napjai megszámlálhattak. A gépei megsemmisültek és a kormánytól sem kapott támogatást, így a működési feltételei is megszűntek. Ennek tudatában mondott fel dolgozóinak azzal, hogy aki akar, az azonnal beléphet a MASZOVLET-hez, ahol égető szükség volt a jól képzett szakemberekre.

Az új társasághoz még meg sem érkeztek az apportként felajánlott gépek, amikor június hónapban bejelentették, hogy rövid időn belül meg kívánják indítani a belföldi légi forgalmat. Tájékoztató levélben jelezték Szeged polgármesterének (is), hogy városunknak fontos szerepet szánnak. Egyelőre ugyan körforgalmi járat szervezésére gondolnak, melyben Szegeden kívül bekapcsolnák Győr, Szombathely, Debrecen, Miskolc, Sátoraljaújhely és esetleg Békéscsaba és Szentés városokat is. Terveik szerint a repülőgépek minden nap indulnának, akkor is, ha nincs utas, mert postát is szállítanak. Egy letisztultabb program szerint már három rendszeres járat terve rajzolódott ki:

1./ Budapest–Debrecen–Nyíregyháza–Miskolc–Budapest,

2./ Budapest–Győr–Budapest,

3./ Budapest–Szeged–Pécs–Kaposvár–Budapest útvonalon. A menetdíjat aránylag olcsón határozták meg, az alig valamivel haladná meg a gyorsvonat első osztályú jegyének árát.

Kinevezték a szegedi repülőállomás vezetőjét, Somogyvári László forgalmi tisztet, aki bejelentette a polgármesternek, hogy a társaság megkezdte a repülőtérén az üzemeltetéshez szükséges építkezéseket. Egyelőre a forgalmi irodát építik fel, de később továbbfejlesztik az állomást, mivel Szegedet az ország második repülőállomásává tervezik fejleszteni.

A rövidesen meginduló légiforgalom szükségessé tette a repülőtéri rendőrség (szélesebb körű) megszervezését, ennek érdekében a szegedi légiforgalmi rendőrkapitányság toborzási hirdetményt adott ki az őrskemélyzeti állomány feltöltésére. A felvételi követelményeket 9 pontban tették közzé. Eszerint a teljes megfelelés esetén is előnybe kell részesíteni azokat, akik repülő előképzettséggel rendelkeznek, vagy repülési szolgálattal kapcsolatos foglalkozást folytattak és idegen nyelvet beszélnek.



22. sz. kép  
Li-2.

A légiforgalom megindulásához szükséges 5 db Li-2-es, a „Teve” és szintén 5 db Po-2-es, a „mindenes” repülőgép 1946 augusztusában érkezett meg Budaörsre. (Hogy honnan? Arra csak a legutóbbi időkben derült fény. Néhány előkerült fotó ad rá választ. A képek tanúsága szerint a gépeket a MASZOVLET-nél korábban megalakult szovjet-román légitársaságtól vezényelték át azokat Magyarországra. A Li-2-esek vezérsíkján még jól kivehető az előző, román festékminta nyoma, a Po-2-eseket pedig Budaörsön látták el magyar nemzeti és lajstromjelzéssel.)

A Li-2-eseket az amerikai Dc-3-as licence alapján gyártották a Szovjet-unióban. A típustól függően 14–28 személy szállítására alkalmas, fűtött, de nem túlnyomásos utasterű géptörzs farokrészában toalettet és csomagteret alakítottak ki. Műszerezettségük motorellenőrző és navigációs felszereltségű volt, valamint rádió berendezés állt a repülőgép-vezető rendelkezésére. A gép két 1000 lóerős, léghűtéses motor hajtotta 230 km/óra utazó sebességgel. A Li-2-es típus, teljes terhelés mellett, 8 órára elegendő üzemanyagot tudott magával vinni.

A behozott Po-2-esek nem véletlenül érdemelték ki a „mindenes” jelzőt. A forgalomba állított gépekkel eleinte csak taxi- és postarepüléseket végeztek, ha a belföldi forgalmú Li-2-esek kihasználtsága alacsony volt, akkor ezeket az ötszemélyes gépeket állították a helyükre. A taxigépek tarifája 1947-ben 2 forint 50 fillér volt kilométerenként. A postagépekkel újságokat és leveleket vittek előbb 19, majd 1951-től 40 vidéki városba. A postaszakokat, alacsonyan repülve, a megjelölt célra dobták le. E rendszerben Szeged az egyik célállomás volt, itt leszállt a gép, felvette a fővárosba irányuló küldeményt és Makó érintésével visszaindult a budapesti bázisára.

Ugyancsak ezzel a típussal rakták le az örvenes évek elején a mezőgazdasági és a mentőrepülés alapjait is, de gyakorta igénybe vették repülőnapokon bemutató repülésekre és ejtőernyős ugrásokra. A Po-2-nek az alaptípustól (2 személyes) eltérő változatai 1968-ig szolgálták a magyar repülést.

A háború utáni első menetrendszerinti légijárat 1946. október 15-én indult Szombathelyre, a második járat ugyanezen a napon Debrecenbe. Az első időszakban a gépek kihasználtsága alacsony volt. A Budapest–Debrecen vonalon például 4 fő volt az átlagos utaslétszám. Közrejátszott az is, hogy az előzetesen beharangozott, „az I. osztályú vasúti jegy árát alig meghaladó tarifa” helyett a repülőjegy 25 %-kal volt drágább. Az eredményes propaganda, valamint a viteldíj 20 %-os csökkentése az utaslétszám növekedésére kedvezően hatott.

A két rivális járat megindítását követő napon Dénes Leó polgármester levélben kért tájékoztatást a légitársaság vezetőitől, hogy Szeged miért maradt ki az előre jelzett október 15-i indításból? Sajátságosan a címzett MASZOVLET helyett az IBUSZ vezérigazgatója válaszolt a reklamációra. A késedelem okául a planírozási munkák elhúzódnását jelölte meg. A repülőtéren október elejétől valóban nagy erővel indult meg a talajjegyengertés. Mintegy háromszáz fő dolgozott azon, hogy a területet alkalmassá tegyék a Li-2-esek le- és felszállására, a ki- és begurulásra. A hónap második felére 130 holdon sikerült ezt a feladatot végrehajtani.

Nyilván a polgármesteri levélre reagálva, de a propaganda célját is szolgálta az, hogy Szegeden 1946. október 27-én és november 1-én sajtótájékoztatót szerveztek a MASZOVLET vezetői. Az első alkalommal Somogyvári László, a repülőtér parancsnoka és Cseh Károly hadnagy, a légi rendőrség szegedi szakaszának parancsnoka tájékoztatta a résztvevőket a repülőtéren folyó munkálatokról.

Bejelentették, hogy a repülőteret október 5-én vették munkába azért, hogy alkalmassá tegyék az állandó légi forgalom fogadására. Az 1943 előtti időszakban csupán 130 hold volt, majd egy kisajátítási eljárással 350 holdra bővült. Ennek a területnek egy részét a földreform során felosztották, de a megmaradt hányad is használhatatlanná vált, mert a szovjet csapatok 1944. november 11-e után katonai gyakorlótérnek használták azt s a tankok teljesen felszántották a gyepes talajt. A MASZOVLET előbb 20, azután 50, majd 200 munkással kezdte meg a helyreállítási munkálatokat. A korábbi 130 holdas területen már elkészültek, de a többi résznek még csak a talajszintezési munkájánál tartanak. Amikor a rendszeres repülőtéri forgalom megindul, már 300 hold rendezett terület fogja a repülést szolgálni.

A repülőtér drótkerítéssel van bekerítve – mondta Somogyvári László a reptér állomásvezetője – mert a szovjet hadsereg ott huzamosabb ideig fogolytáborban működtetett. A kerítés megmaradt részének bontását már megkezdtek. (Szerk. mj.: a hadifogoly-táborban pestisjárvány volt. A kór áldozatait a lágeren belül, azaz a repülőtéren temették el tömegsírba. A polgári repülés megindítása előtt a szükség-temetőt is fel kellett számolni. A város vezetői, félve a járvány újbóli fellángolásától – most már a lakosság körében – öt hónapig halogatták az áldozatok exhumálását. Ez is egyik hátráltató tényezője volt a helyreállítási munkák megkezdésének.)

Ez a rész csupa kráter, árok és gödör. Mintegy 100 méter hosszú a jelenleg is használható terület, mert a tér nagy része most is víz alatt áll. A földosztásnál kiadott részt felszántatták az újjazdák. A hangároknak se ajtaja, se ablaka esetenként teteje sincs, kiégtek. A repülőtér villaszerű épületeit – így a parancsnoki és a műszaki irodát – a németek felgyújtották, lerombolták. Az egyik épület üszkös romjánál még ott dicstelenkedik a korábban használt tábla „EINTRITT VERBOTEN” – azaz „Belépni tilos”.

A félbemaradt kaszárnyaépületek lebontását tervezik mivel azok a polgári repülésben így nem használhatók, az ajtókat és az ablakokat már rég elhordták a környékbeli lakosok. A bontott anyagból tágas, modern forgalmi épületet terveznek emelni. A szolgálati helyiségeket a legmodernebb berendezéssel szerelik fel és egy teljesen új hangárt is fognak építeni. A forgalmi iroda rádiót kap – mondta

a repülőtér parancsnok – és annak segítségével állandó összeköttetésben lehetnek majd a budaörsi repülőtérrel. Megjegyezte, ez ideig még sem a terület, sem a rajta lévő épületek nem kerültek a Kereskedelmi Minisztérium telekkönyvi tulajdonába, ami ugyancsak nehezíti a vállalati befektetést, bár a Honvédelmi Minisztérium a közelmúltban hozzájárult a munkálatok megkezdéséhez.

Sajnálatosan nála, a repülőtér MASZOVLET parancsnokánál jelentkeznek azok a kárvallott vállalkozók, akik a laktanyát és az egyéb létesítményeket építették, de a HM-től a mai napig sem kapták meg a járandóságukat az elvégzett munkáért. Az induláshoz legszükségesebb feladatok elvégzésére a K. M.-től kapott 1350 forint ellátmányt, melyből az iroda nyílászáróit és a villanyt hozatta rendbe. A város ugyan küldött hat internált személyt, de velük semmi érdemleges munkát nem tud végeztetni.

A H. M. október elejére jelezte a hivatalos átadást és a kiosztott földeket is csak a gazdasági év végén tudja visszaigényelni az F. M. segítségével a gazdáktól. A helyreállítási munkák csak ezt követően kezdődhetnek meg teljes erővel. A Cseh Károly hadnagy parancsnoksága alatt megalakult 18 fős légi rendőr-szakasz 1946. augusztus 28-tól biztosítja a repülőtérteret.

A második sajtótájékoztatót Landesz Lajos, a MASZOVLET egyik igazgatója tartotta, aki közölte, hogy november 4-től megindul a rendszeres légi forgalom Budapest és Szeged között. A várost a Balkánra irányuló járatok kiinduló állomásának tekinti mind a minisztérium, mind a vállalat. A békeszerződés megkötése után a szegedi vonalat Szófiáig tervezik meghosszabbítani.

A Budapest–Szeged járat megszervezésénél az a cél is vezérelte a társaságot, hogy közelebb hozza a fővárost a távolabb eső vidéki gócpontokhoz. Ezt a célt látszott szolgálni a járatok menetrendje is. A tervek szerint a gépek 14 órakor indultak volna Budapestről és 14 óra 30 perckor érkeztek a vidéki célállomásra. A visszaindulást 15 órára tervezték a menetrend szerkesztői. Ezek a járatok szállították volna az oda–vissza postai levél- és csomagküldeményeket. Egy kiló áru szállítási díja 59 fillér, a személy utazási költsége megegyező lenne a gyorsvonat I. osztályú jegy árával.

A MASZOVLET vezetői – okulva a szombathelyi és a debreceni példán – úgy döntöttek, hogy a szegedi járat indítása előtt igyekeznek a közönséget mind nagyobb számban megnyerni a repülőgéppel való utazás előnyeiről. Október 19-én Li–2-es géppel érkezett a városba Sinigla Károly a légitársaság elnöke – aki egyben a közlekedési minisztert is képviselte – és Krajnov Joszif vezérigazgató. A hivatalában keresték fel Dénes Leó polgármestert, akit az újságírók jelenlétében arról tájékoztattak, hogy Budapest–Szeged között napi két járat indítását tervezik. Az el-

ső gép 8 órakor indulna Budaörsről és 35 perces út után érkezne Szegedre, majd ezt követően 10 perc múlva repülne az vissza a fővárosba. A délutáni járat 15 órakor startolna Budapestről, Szegedről pedig 15 óra 45 perces indulással repülne vissza. A repülőjegy ára egyszeri útra 90 forintba, a retúr viszont csak 162 forintba kerülne. Szegeden bérelt autóbusszal fogják az utasokat szállítani a repülőtérre, illetve a városba. A busz költsége benne van a repülőjegy árában.

Sinigla Károly október 27-én, népes küldöttség élén ismét Szegedre érkezett. Vele volt a légitársaság és a Közlekedési Minisztérium több vezető tagja és néhány országos lap munkatársa. A vendégeket Dénes Leó polgármester és helyettese, dr. Antalfy György fogadta a repülőtéren. A fogadóbizottságban volt még dr. Pálffy György főispán és Diczfalusy Ferenc rendőrkapitány is. A várakozás percei alatt Somogyvári László állomásvezető tájékoztatta a város vezetőit a tervezett munkákról. Elmondta, hogy a szolgálati helyiségeket a legmodernebb berendezésekkel szerelik fel és készen áll már a meteorológiai állomás is. A forgalmi iroda rádiót fog kapni, így állandó kapcsolatban lehetnek a budaörsi repülőtérrel és az érkező járatok pilótáival. Azt is tervezik – mondotta az állomásvezető – hogy a háború alatt félbemaradt épületeket lebontják és azok kiváló anyagából forgalmi, vám és postahivatalt stb. építenek.

Az érkező delegáció köszöntése után a város vezetői megtekintették a Li-2-es gépet, néhány kört repültek a város felett, majd a vendégek délután visszarepültek a fővárosba. Néhány nap múlva Landesz Lajos a társaság egyik igazgatója Szegedre érkezett és hivatalosan bejelentette, hogy 1946. november 4-én, hétfőn megindul a menetrend szerinti légi forgalom Budapest és Szeged között. Tájékoztatójában kiemelte, hogy városunkat kiinduló pontnak tekintik a Balkánra irányuló légijáratok szervezésénél. A levél és csomagszállítási tarifára is utalást tett, miszerint egy kiló áru viteldíja 59 fillérbe fog kerülni, míg a személyszállításé megegyezne a MÁV első osztályú tarifájával. Ekkor mutatta be a repülőtér új parancsnokát, Szekeres Sándort. Somogyvári László az állomás helyettes vezetője lett.

A belföldi légijáratok indítására alkalmassá lett szegedi repülőtér avatására a tervezett időben 1946. november 3-án került sor. Az ünnepségen részt vettek a város és a MASZOVLET vezetői. Késő délutánig a Li-2-esen utasrepültetés volt.

A Délvidéki Sportrepülő Egyesület vezetősége nevében részt vett az ünnepségen Bokor Olga mb. titkár és Döme Béla oktató. Megragadva az adott lehetőséget, támogatást kértek a szegedi sportrepülőknél. A légitársaság igazgatója ígéretet tett a lehetőségek szerinti segítségre. Hozzájárult a szegedi re-

pülőtér sportrepülés célú használatára is. Kilátásba helyezte, hogy a MASZOVLET vitorlázó repülőgépeket juttat majd az egyesületnek.

Nem mutatott kedvező előjelet az első szegedi menetrend szerinti járat megindítása. 1946. november 4-én akkora köd volt Budaörsön, hogy meg-  
hiúsította valamennyi belföldi járat felszállását.

A kezdeti időszak bizonytalankodásait jellemezte, hogy november 5-e és 8-a között kétszer is változott a menetrend, sajnos a szegedi utasok hátrányára. Igaz, hogy ezzel párhuzamosan a tarifa is jelentékenyen mérséklődött. Az egy útra váltott menetjegy 70 forintra, a returé 126 forintra csökkent.

A repülőtéri épületek tulajdonjoga körüli vita még 1947 februárjára sem rendeződött. A honvédség bejelentette, hogy az általa 1944-ig emeltetett repülőtéri épületeket lebontja és a visszanyert anyagot más célra kívánja felhasználni. A következő létesítményekről volt szó:

- 3 db legénységi épület, 10 500 légm<sup>3</sup> épületenként.

Az épületek külső és belső vakolása, továbbá a burkolatok, ajtók, ablakok beépítése hiányzott.

- Műhelyépület 10 800 légm<sup>3</sup>, azonos állapotban mint a legénységi épületek.

- Konyha épület 12 700 légm<sup>3</sup>, részben alapincézve.

Külső vakolata hiányzik.

- Markotányos épület 800 légm<sup>3</sup>.

- Őr- és fogdaépület 1 900 légm<sup>3</sup>, teljesen kész állapotban.

Ezen utóbbit a MASZOVLET, a légi rendőrség és a postakirendeltség használta.

A közgyűlés tiltakozó álláspontjának megfelelően, a polgármester a bontás ügyében feliratort intézett az illetékesekhez és kérte, hogy az épületeket hagyják meg Szegednek. Felajánlotta kártérítésül, hogy a város hajlandó azt a téglamennyiséget átadni, amennyi az épületek bontásából kikerülne. (A minisztérium a kedvező ajánlatot elfogadta. Az akkor is jó állapotú épületekben, eltérő funkcióval, ma is létező intézmények élnek, működnek.)

A Közlekedési Minisztérium is magáénak tekintette a laktanyai célra emelt épületeket és február 13-án egy tárgyalócsoporthoz küldött a városba. A polgármester megismételte a város ragaszkodását az épületekhez és a H. M.-nek tett téglacsere ajánlatát a KM küldötteknek is megismételte. A minisztérium a 1 200 000 forintért hajlandó volt az épületeket és a 24 kh telket átengedni a városnak, ha a hangár áthelyezési költségét viseli, illetve fúrat egy 200 méteres kút és áthelyeztetni a repülőtéri bekötő utat. A város nem rendelke-



zett a szükséges összeggel, de kedvező feltételek mellett három év teljesítési időt kapott, amit már a közgyűlés is elfogadhatott. A kezdeti lépések megvalósításához 600 ezer forint rendkívüli összeget megszavazott és ugyanakkor javasolta a villamosvonal meghosszabbítását a repülőtérig.

A szerződés megkötésénél a város megbízottjai túlzott bizalmat tanúsítottak a minisztériumi partnerekkel szemben. Nem kötötték ki az épületek átadási határidejét, nem ellenőrizték a telekkönyvi tulajdonjog bejegyzését sem, sőt leltárt sem készítettek a létesítmények napi állapotáról. A minisztérium, bizalmi helyzetével visszaélve, a volt katonai létesítmények bontási anyagával akart fizetni szegedi adósainak, akkor, amikor azt már a város „visszavásárolta”. (Szerk. mj.: az efféle zavaros ügyek vizsgálata során, 1947-ben derült ki, hogy a repülőtér Szeged város kizárólagos tulajdona, mert a többszöri kérelem ellenére sem vette azt 1942-ben birtokba a H. M. Szerencsére még időben tisztázódtak a dolgok, így nem vásárolta „vissza” a minisztériumtól a város a saját tulajdonát.)

A város akkori vezetői sem kezelték a repülés ügyét mellékesként, tanúsítja ezt a törvényhatósági jogú város 1947. október 23-án hozott határozata a város fejlesztési tervéről.

Részlet a 363/1947. közgy. sz. jegyzőkönyvből:

„Az 1942-ben megállapított városfejlesztési terv a légi közlekedésről még mint a távoli jövő lehetőségéről tesz említést. Azóta ez a kérdés megoldódott és a városunkat ma már menetrendszerű repülőjárat köti össze a fővárossal. Szegednek a Tisza csatornázás következtében várható iparosodása nagyarányú városfejlesztésnek veti meg az alapját, ami a külföldi városokkal való légi összeköttetések szükségességét is előidézhethet. [...] A nagy távlatokba mutató légi közlekedés érdeke azt indokolja, hogy a sportrepülés és repülőoktatás számára Szegeden biztosítsunk lehetőséget. Mivel a háború folyamán a volt katonai repülőtér csaknem a háromszorosára bővült, ezen a hatalmas szabad téren orthont talált a sportrepülés és a pilótaképzés is. A vele kapcsolatos épületek – pilótaorthon, hangárok, javítóműhelyek – a Maty-ér közelében lennének felépíthetők, mert a pilótaképzés érdekében sem kívánatos a jelöltek gyakori városba járása.”

A város fejlesztéssel kapcsolatos elképzeléseinek megvalósulását, de a repülés biztonságosabbá tételét is kívánta szolgálni a Közlekedési Minisztérium azáltal is, hogy 1947-ben versenytárgyalást írt ki új iránymérő állomás építésére és a meteorológiai állomás végső helyének kialakítására. A létesítmény tervezési munkáit Borbély Béla okleveles építészmérnök nyerte el.

A társaság 1947. június 2-tól megváltoztatta a Budapest–Szeged légijárat menetrendjét, s a gépeket a déli órákban közlekedtetre. Ez az időpont sem felelt meg a szegedi érdekeknek. A járatok kihasználtsága alacsony szintre esett viszsza, mert a kényelem, a gyorsaság és a kedvező ár ellenére az előnytelen menetrend miatt az utazók inkább a vonatot választották. A szegedi Kereskedelmi és Iparkamarának azt a kérését, hogy a korábbi menetrendet állítsák vissza, a társaság vezetői – nem tudni, mi okból – figyelmen kívül hagyták és inkább átmenetileg szüneteltették a forgalmat. Szeged közönsége azonban hiányát érezte a járatok elmaradásának, s 1948 júniusában kérte azok visszaállítását. A polgármester támogatólag terjesztette azt fel a közlekedési miniszternek.

Szeged viszonylatában nem gyakori eseményre került sort. A Délmagyarország c. napilap 1947. november 5-i számában közölte, hogy a Kispest labdarúgó csapata repülőgéppel érkezett Szegedre, s emiatt a mérkőzést vasárnap negyed kettőkor kezdik a Vasutas-stadionban. Azért ilyen korán, mert a csapat repülőgépének még alkonyat előtt vissza kellett indulnia.

A repülés népszerűsítése érdekében 1948. október 3-án rendezték meg Budaörsön a háború utáni első nagyszabású repülőnapot, ahol szegedi sportrepülők is tartottak bemutatót.

A bel- és a külföldi forgalom növekedése következtében lassan szűk lett a budaörsi repülőtér. Több európai ország jelentkezett azzal, hogy járatot kíván indítani Budapestre, illetve a továbbrepüléshez komplett műszaki kiszolgálást igényelt. A korszerű repülésbiztonság, repülésirányítás követelményeinek nem lehetett megfelelni a hegyek, dombok közé szorított kis repülőtéren. Megoldásnak a Ferihegyi Repülőtér továbbépítését lehetett tekinteni. Az újjáépített repülőtér ünnepélyes megnyitására 1950. május 7-én került sor, a következő napon innen indult a háború utáni első járat a Budapest–Prága útvonalon.

A Ferihegyi Repülőtér újjáépítésével egyidejűleg a MSZOVLET megkezdte a vidéki repülőterek korszerűsítését is, hogy a belföldi légi forgalomnak is elfogadható, biztonságos körülményeket tudjon teremteni. Így került sor 1950. április 2-án a szegedi repülőtér újbóli ünnepélyes felavatására. A menetrend zerinti utasforgalom már 3-án reggel megindult. Az egyszeri repülőút 50 Ft-ba, az oda–vissza szóló jegy pedig csak 90 forintba került. November 2-tól új, téli menetrend lépett életbe, mely szerint a Budapest–Szeged–Békéscsaba járat 8 óra 20 perckor indult a fővárosból, visszafelé 10 órakor startolt Szegedről.

A következő év tavaszán (1951) még mindig ezt a viszonylatot indították, a menetrend azonban lényegesen változott úgy, hogy fél nyolckor indult Budapestről és Szegeden át 9 órakor érkezett Békéscsabára. Onnan vissza 15

órákor indult és ugyanezen útvonalon 16 óra 30 perckor érkezett a fővárosba. Az év folyamán a járatot szétválasztották úgy, hogy ezt követően mindkét várost önálló járat kötötte össze Budapesttel.

Új közvetlen járat indult 1952. április 6-án Szeged és Pécs között. Baranya székhelyére utazóknak ettől kezdve nem kellett nagy kerülővel, Budapesten át megtenni az egyébként rövid utat.

Jelentős esemény volt 1954. november 25-én, amikor is megalakult a Magyar Légiközlekedési Vállalat, a MALÉV.

A Szegeden és a környékén termelt kora tavaszi primőröket, frissen vágott virágokat 1956 júniusától, a teherszállítóvá alakított Li-2-es gépekkel vitték Csehszlovákia és mindkét Németország piacaira. A repülőgépes szállítás 1961-ig maradt fenn.

Az 1956-os forradalom ideje alatt szünetelt a belföldi légi forgalom. A járatok újraindítása 1957. április 1-én történt meg. Budapestről három járat indult és újjáéledt a Szeged–Pécs–Szeged közvetlen járat is. Ekkor szüntette meg a vállalat a retúr kedvezményt és 90-ről 100, illetve a pécsi járaton 110 forintra emelte az utazási költséget.

A MALÉV új szolgáltatást vezetett be 1957. szeptember 8-tól. Vasárnaponként kiránduló repülőjáratok hozták az utasokat Szegedre mindössze 150 forintért. A Budapestről idelátogatók programjáról a szegedi Idegenforgalmi Hivatal és az IBUSZ idegenvezetői gondoskodtak. 1959. április 3-tól Szegedről is indítottak „víkend járatot” Budapestre. Szombaton délután indultak és vasárnap este tértek vissza állomáshelyükre a Li-2-esek.

Súlyos autóbusszerencsétlenség történt a Ferihegyre vezető gyorsforgalmi úton 1960. június 16-án. A MALÉV Dorottya utcai irodájából a 193-as jelzésű autóbusz – amely a szegedi és a pécsi járat utasait szállította a repülőtérre – valamilyen ok miatt késve indult. A társas jármű vezetője, a 25 éves Dulai János az elvesztett időt nagyobb sebességgel akarta korrigálni. A műút második felüljárójánál a busz első kereke fölkapott a járdára. A vezető ösztönösen balra rántotta a kormányt és máris a forgalmi iránnyal ellentétes járdára szaladt föl, ahol már képtelen volt megfogni a még mindig gyors járművet. A reptéri járat autóbusza áttört a korlátot és a 9 méteres mélységbe zuhant. A baleset következtében heten a helyszínen, ketten a kórházban vesztették életüket. Harminc főt súlyos és kisebb sérülésekkel vittek a baleseti kórházba. A balesetről kiadott tudósítás sem az áldozatok, sem a sebesültek között nem említett szegedieket, pedig a túlélők között többen is emlékeznek életüket veszített útítársaikra.

A kedvezőtlen időjárás miatt 1961/62. és 1962/63. év telén a társaság szüneteltetni kényszerült füves repülőtereinek forgalmát. Az erős havazások, az olvadások és a gyakori esőzések a felszállópályát oly mértékig átázatták, hogy sem a Li-2-esek, sem a könnyebb gépek nem szállhattak le – Szegeden sem. Erre az időre esett a Li-2-esek forgalomból való kivonása. A helyettük vásárolt orrkerekes IL-14-esek betonkifutót igényeltek, de ezek építésére a legtöbb vidéki repülőtéren nem adódott anyagi lehetőség. Gyakorlatilag a Li-2-esek selejtezésével Magyarország belföldi légi forgalma megszűnt, így 1964-től Szegednek nincs rendszeres MALÉV légi járata a fővárossal.

\*

## Kísérletek az újrakezdésre

Miután megszűnt Szegeden a menetrend szerinti polgári légi forgalom, kihaltnak vált a repülőtér. Az élet csak 1968-ban költözött oda vissza, amikor az MHSZ eladta az olajiparnak az algyői repülőteret és a sportrepülőket a szegedi kényszerültek birtokba venni.

A polgári repülés fenntartására irányuló nagyobb szabású kísérletre 1982 májusában került sor. A MALÉV, az MHSZ és a 10. sz. Volán közös szolgáltatásaként AN-2-es géppel rendszeres légi járatot indítottak Szeged–Szombathely–Győr–Budapest útvonalon. A május 4-től június 12-ig tartó próbaüzem nem igazolta járat gazdaságosságát, ezért azt megszüntetni kényszerültek.

A belföldi légi forgalom visszaállítása az országos szerveket is foglalkoztatta. A Közlekedési Minisztérium egy ehhez kapcsolódó részletes tanulmány elkészítésével bízta meg a Közlekedéstudományi Intézetet. Az intézmény munkatársai 1988 nyarán Szegeden is helyszíni felmérést végeztek, s ennek során meghallgatták a megye és a város vezetőinek elképzeléseit is. Ők elmondták, hogy a térség gazdasági életének fellendítéséhez meghatározónak tartják a repülőtér fejlesztését. Különösen fontosnak tekintenék azt, ha a külföldi üzletemberek magánrepülőgépeit is Szegeden tudnák fogadni. Ennek feltétele a repülőtér nemzetközi minősítése és a hozzá szükséges beruházások elvégzése, a megfelelő utasforgalmi

épületek felépítése, a vám- és határőrizeti szervek repülőtéri telepítése stb. Azt is tudomására hozták a kutatóknak, hogy belátható időn belül a régiónak erre csak szüksége lesz, de anyagi fedezete nincs rá. Központi segítség nélkül ez a korszerűsítés nem valósítható meg. Addig, amíg nem bontakozhat ki a nemzetközi méretű program, az adott lehetőségekkel kellene jobban élnie a szegedi repülőknak – fejtették ki álláspontjukat a régió vezetői. Javasolták, hogy az itt állomásozó gépekkel légitaxi feladatokat volna célszerű ellátni, illetve a város és környékének bemutatására körrepüléseket (a szerk. mj.: sétarepülést) lehetne szervezni. Ezt tovább bővítve – nyári szezonban – közvetlen járatokat lehetne indítani a felkapott üdülőhelyekre, ezzel is ébren tartva a polgári légi forgalom iránti igényt.

A felmérést követően 1989 tavaszáig nem történt érdemleges változás. Akkor ismét napirendre került a téma, a repülők véleményét Podolcsák András, a repülőtér parancsnoka fejtette ki. Véleménye gyakorlatilag megegyezett a megye és a város vezetőinek koncepciójával, amit kiegészített azzal, hogy a szegedi repülőtér az ország legjobb és legnagyobb, mintegy 200 hektáros füves területe. Talaja kiváló, s itt minden szélirány esetén felszállhatnak a gépek. A korszerűsítést erre a meghatározó tényisorra lehet építeni. A polgári repülés fejlesztése terén – elsősorban – az Európát már behálózó kispékes magánrepülés fogadási feltételeinek megteremtését hangsúlyozta. Tapasztalaton nyugvó meggyőződésére alapozva emelte ki, hogy szívesen vennék igénybe nyugati szakemberek – akiknél már nem számít luxusnak a repülőgép – a szegedi repülőtér szolgáltatásait. Az elemi feltételek biztosítása – napi áron számolva (1989) – 170 millió forint beruházást igényel.

A megyei tanács közlekedési osztályának vezetője, Balló Zoltán irreálisnak minősítette a repülők elképzelését. A város fejlesztési terve szerint – nyilatkozta – a repülőtér jelenlegi elhelyezése ideiglenes. Mind a lakóterület fejlesztése, mind egy szabadidős park létrehozása lehetséges, amely többek között a Matyéri nemzetközi hírvélezőspálya kiszolgálására szolgálna. Az új repülőtér vagy a bajai út másik oldalára kerülne át vagy Zsombó térségében kerülne elhelyezésre. A repülőtér ideiglenes jellegét emelte ki, ami miatt tilos mindennemű beruházás, de az említett egyéb beruházásnak ugyancsak korlátot emel a fedezet hiánya. A repülőtér és létesítményeinek megvalósulása esetén nem látta annak üzemeltetési, fenntartási feltételeit sem. A tervezett autópálya közeli megvalósulását is a repülőtér fejlesztése ellen emelte érvei sorába. Sajnálatos, hogy egy kompetens megyei vezető előrelátásán nem a tudományos megalapozottság, hanem a repülés iránti ellenszenv sütött át.

A dekonstruktív vélemény dacára a repülők nem adták fel. Szerencsére voltak felelős vezetők, meghatározó személyiségek, akik rendelkeztek konstruktív

előrelátással és a város jövőjében értékén tudták kezelni a repülőtér fejlesztésének szükségességét. Városi segítséggel 1991 végéig elkészítették a repülőtér komplex geodéziai felmérését, az alappont meghatározását, ami egyik feltétele annak, hogy a repülőtér felkerülhessen a nemzetközi repülőforgalmi térképre. Utasforgalmi területet alakítottak ki, s ezzel megteremtették a ki- és belépéskor közreműködő hatóságok (határőrök, vámósok, eu. biztosok stb.) munkájának feltételeit. Konténert állítottak a különféle szolgáltatások, a jegyváltás, a valuta beváltás, taxi rendelés, büfé szolgáltatás stb. zavartalan biztosítása érdekében. A régi hangárt felújították és mellé vásároltak a kivonuló szovjet alakulattól egy 1120 négyzetméter alapterületű harckocsi-tároló szint, ugyancsak hangár céljára. Földbe süllyesztettek 2 db 25 köbméteres üzemanyagtartályt. Felújították és a nagyközönség előtt megnyitották a barakképület vizesblokkját.

Ugyancsak városi támogatással, 5 millió forintért, 1992-ben bekapcsolódtak a Magyar Légiforgalmi Tájékoztató Szolgálaton keresztül a nemzetközi légiforgalmi szolgálat telex-rendszerébe. A város önkormányzata a repülőtéri fénytechnika telepítését 27 millió forinttal támogatta. Felavatására 1998 decemberében került sor. A repülőtér fogadóképességének növelése szükségessé tenné még a földi navigációs berendezés, a meteorológiai műholdvevő és értékelő számítógépes rendszer beállítását, a GPS rendszerre kapcsolódást. Ezzel bármely napszakban, bonyolultabb időjárás helyzetben is lehetőség volna a legmodernebb navigációs technikával felszerelt közepes kategóriájú gépek fogadására is.

Az ország egyik legrégebbi repülőtérének további sorsa a birtokviszonyok mielőbbi tisztázását reméli. További fejlődése ennek a függvénye is. Súlyosbítja a helyzetet, hogy a korrekt gazdasági döntést politikai elhatározásnak kell megelőznie. A térség fejlődése és a repülőtér sorsa szorosan összefügg, de a fejlesztés előfeltétele, hogy a város ellenszolgáltatás nélkül kapja vissza a repülőtéri területet a rajta lévő építményekkel, ugyanúgy, ahogyan azt 1947-ben a Honvédelmi Minisztérium saját kezelésébe vette MHSZ kiképzés céljára.

\*

Utóirat:

A kormány a 2043/2001. (II. 28.) határozatával a repülőtér Szeged város tulajdonába visszaadta, térítésmentesen. A 02048/1. hrsz.-on birtokba vett terület csak repülőtér céljára használható.

\*\*\*

## III. rész

### A sportrepülés újjáépítése

Szeged–Algyő  
(1946–1950)

Írta: Pusztai János

## Országos áttekintés

A vesztes háború katasztrófája miatt a repülőgép-állomány, a repülőtéri felépítmények, berendezések elpusztultak, az összefogó szervezetek elvesztették társadalmi, politikai bázisukat. A gazdasági tömegközéppont az újjáépítésre helyeződött át és ahol lehetett, azt egyfajta korszerűsítéssel is párosította a politikai vezetés. Sajnálatosan, ez az utóbbi lehetőség a sportrepülésre nem volt jellemző.

Az itthon maradt vagy az 1945. tavaszán hazatérő sportrepülők – a kor-szellemnek megfelelően – döntően politikai szerveződésekben keresték a repülés újjáélesztésének feltételeit. Gyakorlatilag mindent előről kellett kezdeni. Összegyűjtötték a széthurcolt javakat, a megmaradt roncsokat, a fellelhető repülő anyagokat, eltakarították a háborús pusztítás nyomait. A helyreállítási munkák többnyire a spontán szerveződés mentén folytak.

Még harcok voltak az ország területén, amikor az ideiglenes kormány honvédelmi minisztere, Vörös János a Magyar Aero Szövetség egyik társelnökét, Rotter Lajos okleveles gépészmérnököt, jeles sportrepülőt bízta meg 1945. március 2-án a MAeSz és a HMNRA ideiglenes vezetésével. A HM Légügyi csoport vezetésére Láng Andor százados kapott megbízást, ezzel együtt az Aero Szövetség és a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap minisztériumi felügyeletére és a korábbi, a törvényes viszonyból adódó ügyek intézésére is.

A HMNRA-nak 1945. márciusában 16 ezer pengő készpénze volt, amit több milliós (zárolt!) postai és banki betét tett teljessé. A hozzáférést ezen összeghez a minisztériumnak kellett biztosítani a sportrepülés javára.

A HM, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alaphoz ideiglenes intézőbizottságot nevezett ki, mely megbízását 1945. július 28-val visszavonta. A minisztérium az Alaphoz, elnöki hatáskörrel, Sárközy ezredeszt nevezte ki ügyvezetőnek, aki élvezte a MAeSz támogatását is.

A HMNRA sorsáról 1946 júliusában döntött a minisztertanács, aminek a nevét Nemzeti Repülő Alapra (NRA) változtatta és a HM helyett a Közlekedési Minisztérium felügyelete alá helyezték azt.

A MAeSz épp oly esetlegesen kezdte a működését, mint a repülőalap, ennek ellenére már 1945. november 7-én megtartotta első elnökségi ülését, november 21-én pedig a sportbizottságot is megalakították.

A Hármashatárhegyen 1946 tavaszán repülő-üzemnapot tartottak a Szövetséges Ellenőrző Bizottság engedélye nélkül, aminek az lett a következménye, hogy a kormánynak repülési tilalmat kellett elrendelnie.



Vörös János honvédelmi miniszter 1946. május 25-én a SZEB utasítására az alábbi parancs kiadására kényszerült: „A HM tudomására jutott, hogy a MAeSz tiltó rendelkezése ellenére egyes sportrepülő egyesületek vitorlázó repüléseket végeztek. Ezért az egyesületeknek közvetlenül is a tudtára adom, hogy további intézkedésig tilos mindenfajta sportrepülés.

Megtettem a szükséges lépéseket, hogy a feltételek – műszaki és biztonsági is – mielőbb biztosítva legyenek.

Mindaddig, amíg a feltételek nincsenek meg, az egyesületek munkája csak arra szorítkozhat, hogy a rendelkezésükre álló rep. anyagokat, vitorlázógépeket, csörlő és egyéb berendezéseket megőrizték, gondosan karbantartsák és előkészítsék arra az időre, amikor a sportrepülést tiltó rendelkezéseket fel lehet oldani.

A tilalom ellenére repülést végző egyéneket és egyesületük vezetőségét felelősségre fogom vonni és meg fogom büntetni.”

Tizenkilenc repülő egyesület és a MAeSz kapta meg a miniszteri figyelmeztetést, közte a szegedi (az algyői repülőterre vonatkozóan is) és a Csongrád vármegyei cserkész repülők (értsd: Szentes) is.

A 289 462/1946/IV/BM. sz. rendelettel 1946. augusztus 8-án – hivatkozással a Fegyverszüneti Egyezmény 15. pontjára – feloszlatták a MAeSz-t. Szeptember 17-én, a 439/1946. sz. utasítással ideiglenes intéző bizottságot nevezett ki az Alap „eredetileg előírt feladatainak ellátására.” Az október 16-án megtartott közgyűlésen a tagegyesületek megalakították a Magyar Repülő Szövetséget érdekvédelmi, az érdekképviselői szervezetüket. Az elnök dr. Udvarhelyi Ödön, a Posta vezérigazgatója lett, ügyvezető elnöknek Andrasev Ivánt választották.

A miniszterelnök – a már utalt rendeletével – 1946. évi augusztus 1-től a sportrepülés felügyeletét, a HM közvetlen irányításából a Közlekedési Minisztérium hatáskörébe helyezte át. Az alábbi repülőterek kerültek a közlekedési miniszter felügyeletébe: Balatonkiliti, Békéscsaba, Debrecen-Nyulas, Esztergom, Győr, Gyöngyös, Miskolc, Ózd, Pécs, Sajókápolna, Sátoraljaújhely, Sopron, Szeged-Algyő, Szentes, Szolnok, Szombathely. A későbbiek folyamán megkapta még a KM Érd, Ferihegy, Hármashatárhegy, Farkashegy és Gödöllő repülőterét is.

Az átfogó, a tartós rendezés során sok jogi és politikai akadállyal kellett megküzdeni. A HM és a Közlekedési Minisztérium helyenként komoly küzdelemre kényszerült a földreformi szabadság következményei miatt. A repülőterek nagy része a földigénylők kezére került. Visszaszerzésükre egyetlen komoly érv volt, a fegyverszüneti megállapodás. A nagyhatalmak a magyar

békeszerződés tervezetének idevonatkozó passzusában feltételül szabták, hogy a felsorolt tizenkilenc repülőtér egyike sem szüntethető meg.

A másik nagy nehézséget a repülőterek tulajdonjogának vizsgálata és annak rendezése jelentette. (Szerző megjegyzése: a szegedi repülőteret megillető tulajdonjogi kérdés még 2000. március 31-én sem rendezett.)

Az egész országban nagy lendülettel folyt a sportrepülés előkészítése a várva várt indításra. A gépek, a hangárok, javítóműhelyek helyreállítása, a gépbeszerzési források felkutatása, támogatók keresése stb. jól haladt, de a SZEB engedélyének hiányában a gyakorlati repülést nem lehetett megkezdeni.

A Magyar Repülő Szövetség 1946. október 24-én megalakult, de csak a következő év február 21-én tartott sajtóértekezleten mutatkozhatott be a nyilvánosság előtt.

Hosszú taktikai és adminisztrációs huzavona után Gerő Ernő közlekedési miniszter az 1947. január 11-én keltezett, SZEK-hez címzett előterjesztésében kérte Szviridov altábornagytól a vitorlázó repülés megindításának engedélyezését.

(Szerző megj.: a hírügynökség által nyilvánosságra hozott „hivatalos adat szerint” Vorosilov marsall, a SZEK elnöke, már 1946 szeptemberében engedélyezte Magyarországnak a vitorlázó repülést. Ez a hír – amely a korabeli sajtóban jelent meg – „a helytelen informálásával nemcsak a közvéleményben, hanem az ügyintézés menetében is zavart keltett” – tudhattuk meg Osztrovskij ezredestől, a SZEK tagjától. E falsnak bizonyult hír hatására alakult meg egy hónappal később az MRSZ.)

A miniszteri felterjesztés meghozta a rég várt eredményt. Most már valóban szabad utat kapott a vitorlázó repülés. Ennek hatására a Közlekedési Miniszter 1924/1947 – III. sz. javaslata értelmében a belügyminiszter a 432 125/1947 – IV./3. sz. utasításával elrendelte a Nemzeti Repülő Alap önkormányzatát jogába visszaállítani és ezzel egyidejűleg dr. Mester Miklós miniszteri biztost visszahívni. Az indokolatlanul hosszú repülési tilalom után 1947 nyarán – többnyire június 1-gyel – megkezdődhetett a vitorlázó repülés. A budapesti egyesületek közül (gépük nem lévén) többen is a vidéki klubokkal együtt kezdték meg a gyakorlati képzést. A gyakorta egymásnak ellentmondó, egymást kizáró politikai érdekek is nehezítették az egyesületek munkáját.

Az MRSZ vezetőségét 1947 szeptemberében értesítette Bleriot a FAI főtitkára, hogy a nemzetközi repülőszövetség genfi közgyűlésén a magyar szervezet egyhangú szavazással fölvette a tagszövetségek sorába.

A Közlekedési Minisztérium hozzájárulásával az MRSZ létrehozta a

sportgépeket ellenőrző műszaki csoportot a repülés (technikai) biztonságának fenntartásáért. A sportrepülés érdekeinek ellentmondó politikai ütközések csaknem lehetetlenné tették az egységes irányítást, a NRA új és felújított repülőgépeinek igazságos szétosztását. Olyan megoldást kellett találni a repülés nyugalmát, biztonságát veszélyeztető visszasságok kiiktatására, amely egységes szakmai keretbe képes fogni a pártok, különféle szervezetek és üzemek égisze alatt létrejött klubokat, egyesületeket. E cél megvalósítására jött létre 1948. február 14-én az Országos Magyar Repülő Egyesület, az OMRE, amellyel a magyar sportrepülés erős és – csaknem egységes – központi irányítás alá került.

– Pályázatot írtak ki új, korszerű vitorlázó és motoros repülőgépek tervezésére, amelyekkel – a célul kitűzött – tömegképzést meg lehet valósítani.

– Gépjuttatásoknál figyelembe vették azt is, hogy az egyesület milyen munkát végzett a repülés újjáépítésben.

– 1948 májusában fejeződött be a háború utáni első vitorlázórepülő oktató tanfolyam Mátyásföldön.

– 1948. október 12-én megnyílt Algyőn az ország legjobb vitorlázó repülő katonáinak továbbképzésére szervezett I. fokú motoros repülőiskola. (Az algyői repülőtérről íródott anyagban, az 1948-as esztendő taglalásánál részletesen szólunk majd erről, a „Repülő Főiskola”-nak minősített képzésről.)

\*



*III/1. sz. kép*

*Algyő 1949. március. Vége az oktatói tanfolyamnak.*

*A képen Bottló Károly, Kalmár László, Ágoston József, Legenyei Lajos, Borbás Pál, Pálinkás György, Oravecz Nándor, Takács László, Gersi Tamás, Bajsa Andor. Valamennyien oktatók.*

## Algyő, a szegedi sportrepülőtér és a DSE

1946–1948 októberéig a bizakodás és a repülés újbóli indításának előkészítő évei voltak. Az algyői repülőtér egy része a szovjet csapatok lótemetője volt, míg nagyobb hányada a földosztásnak esett áldozatul. A hangárban maradt repülőgépek a téli tüzelőhiánynak, míg a berendezési tárgyak a féktelen szerzési vágnak estek áldozatul.

Óriási szerencse volt a háború tragédiájában, hogy az épületek sem a bombázáskor, sem a front átvonulásakor nem sérültek végzetesen, a környező lakosság sem bontotta le azokat és nem is hordta szét.

A sportrepülő egyesület a politikai változás ellenére sem esett szét, a kormány sem oszlatta fel. A DSE tagságának nagy része katona, majd hadifogoly volt, vagy mint leventét hurcolták el, sokan evakuált közalkalmazottként voltak távol a várostól hosszabb-rövidebb ideig. A hazatérés már 1945 tavaszán megkezdődött. A következő év júniusára már akkora létszám volt mozgósítható az egyesület tagságából, amellyel meg lehetett kezdeni az újraszervezést.

A szovjet katonai parancsnokság engedélyével a gyülekezési tilalmat feloldották a hatóságok és már a nagyobb létszámú összejövetelekhez is kiadták az engedélyt. Az egyesület spontán kialakult vezetősége a szétzilált tagság összekovácsolására minden lehetséges eszközt megragadott. Ilyen céllal kérték fel dr. Wagner Richárd egyetemi adjunktust, hogy a „A repülés időjárási problémái” című magántanári próbaelőadását a DSE tagsága előtt tartsa meg. Mivel az egyetem is hozzájárult a nyilvánosság ilyen irányú bővítéséhez, 1946. június 18-án, az Auditórium Maximumban elhangozhatott a nagy érdeklődéssel kísért repülésmeteorológiai téma.

Közben egy téves hír alaptalanul ajzotta fel a repülési lehetőség megteremtése iránti vágyat. 1946. november elején a média világgá kürtölte a hírügynökségektől átvett hírt, miszerint Vorosilov marsall, a SZEB elnöke Magyarországon is engedélyezte a vitorlázó repülés megkezdését – ahogyan erre a bevezető részben már utaltunk. (Szerző. mj.: tudvalevően a fegyverszüneti megállapodás teljes tilalommal sújtotta az ország sportrepülését.) A hír hatására megpezsdült az élet a szegedi sportrepülő egyesületben is. November 10-re hirdették meg az újjáalakuló közgyűlést, melyhez az előkészítő lépéseket Bokor Olga titkár és Döme Béla segédoktató (Szeged első ezüstkoszorús pilótája, aki hetekkel korábban érkezett haza a hadifogságból) tette meg. Az



III./2. sz. kép  
Döme Béla repülési naplójának első oldala

egyesületnek nem voltak gépei, de potenciális támogatóik biztatásával ígéretet kaptak javított és új gépek beszerzésére.

Mint arról már szó esett a polgári repülést leíró fejezetben 1946. november 3-án a MASZOVLET vezérigazgatója ígéretet tett két vitorlázógép juttatására és a szegedi repülőtér díjmentes biztosítására a sportrepülő egyesületnek.

A DSE november elején kapta meg a BM-től a hivatalos működési engedélyt, melyben Kelemen István nyomdászt jelölték meg főtitkárnak. A friss hatósági hozzájárulás birtokában az új vezető – a szabályosság érdekében – az alakuló értekezletet 1946. november 17-én, vasárnap délelőtt 10 órára halasztotta, melyet a Városháza közgyűlési termébe hívott össze. A minisztérium és az MRSZ megbízottjaként részt vett a megbeszélésen dr. Kunszeri Béla Csongrád megyei alispán, a szentesi repülés újjáélesztője.

Ez értekezlet éppen a reszortosok megválasztásánál tartott, amikor pufajkás szovjet katonák rontottak be a terembe, csőre töltött fegyverekkel. A vér-fagyasztó pillanatot követően a rohamosztag parancsnoka közölte, hogy a szovjet városparancsnokságra bejelentés érkezett, miszerint „a városházán, a díszteremben fasiszta szervezkedés folyik”. Az engedélyek láttán nem tartóztatták le a résztvevőket, de feloszlatták a közgyűlést. A jegyzőkönyvet elko-bozták és a résztvevő sajtótudósítókka közölték, hogy a témával kapcsolatban sem most, sem később nem jelentethetnek meg anyagot a lapjukban.

Az összefüggésen – annak feloszlataáig – elhatározták a DSE újjáalakítását, az algyői repülőtér földosztás utáni visszaszerzését, a háború okozta károk eltün-

terésének lehetséges módzatait, a gépek beszerzésének anyagi forrásait, a vezetőség egy jelentős részének megválasztását. Kitörő lelkesedéssel fogadta el a tagság Szent-Györgyi Albert Nobel-díjas egyetemi tanár díszelnökké választását – bár akkor már a budapesti egyetem professzora volt. Titkárnak Kelemen Istvánt, a további tisztségekre Döme Bélát és Paulisz Bélát, a motoros szakosztály vezetőjéül Süveges Ernőt választotta a tagság. Az újjáalakult régi DSE anyagi támogatását a Szegedi Textilművek vállalták, erről Bohata József üv. biztosította az egyesületet az 1947-ben keltezett megállapodás értelmében. (Szerző megj.: az OMRE megalakulása után a megyei sportrepülést és vitorlázórepülő-képzést 1948 tavaszától a Textilipari Munkások Szakszervezetének védnökségébe adta át, ami gyakorlatilag biztosabb anyagi háttérrel jelentett a korábbi lehetőségeknél.)

A mélyszántást még a kezdet kezdetén, 1946 tavaszán sikerült megakadályoznia Döme Bélának az alagsövezett algyői repülőtéren. 1947 márciusában a visszakapott repülőtéren megindult a helyreállítás. Hétről hétre 30–40 fős „lapátos brigád” szállta meg a repülőteret és temette be a páncélosok vájta árkokat, a bomba- és gránáttölcsekeket.

A patronálók anyagi segítségével megkezdődött az épületek helyreállítása is, de a repülési tilalom alóli feloldás csak nem akart megérkezni.

A remélt tavaszi kezdés előtt, április 20-ra ismét közgyűlést hívott össze a DSE vezetősége, melyre az érdeklődőket is szívesen invitálták. A megbeszélést az egyesület titkára, Kelemen István vezette. A napirend az új alapszabály vitája és az új vezetőség választása volt. A közgyűlést ismét megtisztelte jelenlétével dr. Kunszeri Béla Csongrád megyei alispán, a Magyar Repülő Szövet-



III.10 sz. kép

A lapátos brigád az algyői hangár előtt 1947 őszén

ség megbízottja. Bejelentette, hogy a „szentesi cserkész repülők – mivel gépállományukat sikerült sértetlenül megőrizni – szívesen kölcsönöznek néhány vitorlázó repülőgépet algyői bajtársaiknak, így akár a jövő hónapban is indulhat a képzés, ha addig megérkezik a SZEB engedélye.” (Szerz. mj.: arra vonatkozóan, hogy a DSE miért nem élt a szentesiek gépkölcsönzési ajánlatával, a segítő szándékot miért nem fogadta el, a maga korában sem volt egyértelmű magyarázat. Fél évszázad távlatából, az egyre halványuló emlékezet két okot mégis megőrzött. A döntő érv az volt, hogy a szentesiek gáláns ajánlatának elfogadása csak hátráltatta volna Szeged alapítványi és az MRSZ-től várható térítésmentes új gépek juttatását. A másik – finoman szólva is mondvacsinált – érv szerint nehezen tudta volna az egyesület megoldani a gépek heti 1–2 alkalommal történő oda–vissza szállítását. Mindez azért kérdéses, mert a kölcsönzési ajánlat tartós átadást jelentett volna mindaddig, amíg Algyő is megkapja a saját gépeit. A gordiuszi csomót úgy oldották meg, hogy 1947 nyarán vitorlázó repülő tábor rendeztek Szentesen a kezdőknek, így, amikor megérkeztek Algyőre is a gyakorló gépek, már több kezdő, haladó 'A' és 'B' vizsgás növendékük volt.)

Az új vezetőségben változatlanul díszelnöknek választották dr. Szent-Györgyi Albert Nobel-díjas professzort. Elnök lett Örley Zoltán altábornagy, alelnök: Vörös József, Kószó István és Kálmán Károly; titkár: Kelemen István; jegyző: Fajka László; műszaki vezető: Janky Béla; ügyész: dr. Eisner Manó; orvosok: dr. Kaufmann Imre és dr. Lajos Sándor; pénztáros: Gavallér Ferenc; ellenőr: Hargittai Andor. Választmányi tagok lettek: dr. Wollner László, Gaál Sándor, Noll György, Süveges Ernő, Och Nándor, dr. Kelemen Antal, Kardos Miklós, Bertényi Béla, Langmár Béla és Csonka József.

Alapító tagok: Sári István, Papp Ernő, Répássy Zoltán, Kocsis Vilmos, Balla Mihály, György Vilmos, Német Lajos, Somogyi Gábor, Mészáros István, Udvardy Endre, Kipper Ferenc, Gábor István, Rusznák János, Juhász László, ifj. Máté András, Bartha József, Pintér János, Baranyi Béla, Mészáros László, Lábdí Tibor, Vinczi Károly, Linkó András, Szemenyei György, Domonkos László, Hegyi Ferenc, Kőszegi Jenő, Siatinszky Miklós, Nógrády Lajos, Boda László, Zsiván Béla, Kontraszty Endre, Pigniczky István, Todorov Tódorné, Vasvári Béla, Sztankó László, Bokor Olga, ifj. Dank Viktor, ifj. Bokor András, ifj. Lippai László, Szajka Csaba, Kovács Antal (Szőreg), Szilágyi Péter, Konkoly István, Mataisz Márton, ifj. Kelemen Imre, Meggyesi Ödön, Zsámbéki Jenő, Lajos Béla, Bode László, Bátorfi János és Fodor Adrien, összesen 51 fő és a választott vezetőség.

\*



A Magyar Repülő Szövetségnek, így tagegyesületeinek – közte a DSE-nek is – fontos szervezeti eleme maradt a repülőmodellezés, a korábban nyújtott eredményeik alapján mind a MAeSZ-nek, mind a HMNRA-nak sikerágazata volt. A háború utáni pártterdek igyekeztek hatáskörükbe vonni – mint a sikerek reklámhordozóit – mind a repülőket, mind a modellezőket. A pártoknak különösen a repülőmodellezők voltak fontosak, mert az ő működésüket nem zavarta nemzetközi tilalom.

Szegeden és környékén a MaDISZ (Magyar Demokratikus Ifjúsági Szövetség) Sportrepülő Egyesülete szervezte legsikeresebben a repülőmodellezőket. A város modellezőit a kiváló sporteredményeiről és kiemelkedő szervező képességeiről ismert Pap János fogta új keretbe.

Budapesten 1947. szeptember 14-én rendezték meg a XXIV. Országos Modellező Versenyt. A Rákos mezei megmérettetésén Szeged várost Farkas István, Busa Ferenc, Teleki Ádám, Szilágyi Péter és Csiki József képviselték. Az ötfős csapat a MaDISZ repülőmodellezői közül toborzódott, a válogató háziversenyen. Figyelmet érdemlő eredmény egyetlen kategóriában sem született az országos versenyen. Az év augusztusában alakult csoporttól a középmezőny elérése is tisztes eredménynek tekinthető.

A MaDISZ-osok december elején elhatározták, hogy karácsonyi vásárt rendeznek és arra játékokat készítenek. Az így képződő jövedelemből tervezik az anyag- és szakkönyv-beszerzést biztosítani.

\*

A DSE tisztikara a repülés júniusig tartó tilalma miatt, majd azt követően a géphiány okán, hogy a tagság repülési hiányérzetét enyhítse és együtt tartsa a csoportot, különböző rendezvényeket szervezett. Ilyen volt többek között az 1947. november 30-án, vasárnap délelőtt a Belvárosi Moziiban tartott repülés filmmatiné. A vetítés előtt Dinka Tibor, az MRSZ küldötte rövid összefoglalót adott a magyar repülés jelenlegi helyzetéről, majd orosz és angol filmhíradó, valamint repülés kisfilmek kerültek vászonra, többek között az „Angliai csata”, a RAF háborús áldozatainak bemutatásával.

A repülés megkezdését már nem lehetett tovább halogatni. Az OMRE-től most már konkrét határidőt kértek a DSE vezetői. A kapott nyári időpont indokoltta tette a májusi tagtoborzást és az újoncok elméleti felkészítésének megkezdését. Döme Béla oktató felhívása jelent meg 1947. május 6-án és 9-én a Márciusi Ifjúság című lapban. A felhívás meghozta a várt hatást. A meg-



jelenést követő néhány napon belül – több meghívással együtt – a következő levél is az egyesület címére érkezett.

„Magyar Élelmiszerellátó és Árukereskedelmi Rt. Szeged  
(Szerő megj.: ez ma a Pick Rt.)

Szeged, 1947. május 8.

Bányász Ferenc igazgatótól

T.  
Döme Béla Úrnak  
vitorlázó repülő oktató

Szeged  
Apponyi Albert u. 21.

A »Márciusi Ifjúságban« olvastam felhívását és köszönettel venném, ha a jövő héten szerdán vagy csütörtökön a gyárban meglátogatna és a gyári ifjúságnak beszervezését megbeszelnénk.

Szívélyes üdvözléssel:

Bányász sk.”

(Az OMRE 1948. február 14-én alakult meg és fogta össze a sportrepülésben résztvevő egyesületek döntő többségét.)

Az OMRE ígéretének megfelelően, 1948 nyarán megérkeztek Algyőre a vitorlázó gépek, de a gyakorlati kiképzés csak szeptember 1-vel kezdődhetett meg. Oktatók voltak: Döme Béla, Szabó Béla, Preisler Antal, Vinczi Károly és Tombácz Jenő. A műszaki feladatokat Kovács Kózsef hangármester és Tajti József látta el. Ekkorra fejeződött be az egyesület Zászló utca 2. szám alatti klubhelyiségének átalakítása is.

Az 1948-as esztendő a '48-as forradalom centenáriumának jegyében zajlott. Augusztus 29-én megbeszélésre hívták egybe a tagságot a Kálvária téri Felsőipariskolába, majd szeptember 1-jén – ünnepélyes keretek között – Algyőn megnyílt a Petőfi Sándor nevét viselő vitorlázó repülőiskola.

Az OMRE az 1948-as centenáriumi évben a modellező sport teljes átszervezését is elhatározta. Létrehozták a vidéki körzeteket, közte a dél-magyarországit Szeged központtal, Pap János vezetővel.

A július 11-re kiírt modellező versenyt 25-re el kellett halasztani. Nevezés a verseny színhelyén, a közforgalmi repülőtéren. A város és vonzáskörzetének öt legeredményesebb modellezője képviseli majd augusztusban az országos versenyen Szegedet – hirdette a versenykiírás.

A klubon belüli motoros oktatás előkészítése is megkezdődött. A repülésre jelentkező 36 személyből 15 főt talált politikailag is alkalmasnak az MDP szegedi szervezetének Káder Osztálya.

A németeket felváltó szovjet megszállás ideje alatt, az első országos repülőnapot 1948. október 3-án szervezte az OMRE Budaörsön. (Rotter Lajos 1947. október 26-án, a Farkashegyen már rendezett repülőnapot, ahol részt vettek az állami és a kormányvezetők, mintegy 6000 néző társaságában, csak ez nem volt országos jellegű.) A repülőnap nem csupán a meghirdetése miatt vált országos rendezvénné, hanem azért is, hogy valamennyi repülőklub képviselője részt vett a bemutatón. A szegedieket a női hármas vitorlázó repülő kötelékben Bokor Olga képviselte Domanovszkiné és Schellné társaságában. Az algyői repülőtér teljes oktatói és gépállománya bevetésre került a bemutatón. Bokor Olga

426/1948./R/Cs.

M.D.P. Szeged- i Szervezete  
Káder Osztályának,  
S z e g e d

BUDAPEST 1948. szeptember 16.

V. SZTALIN TER 14

---

... sz. melléklet

ORSZÁGOS MAGYAR REPÜLŐ EGYESÜLET

TELEFON: 13-801 - POSTAI KAPACITÁSI SZÁMA: 18110


Az Országos Magyar Repülő Egyesület Délvidék-i csoportja, a melléklet névsoron szereplő repülőket egyesületünkbe való felvételre ajánlja. Kérjük, hogy amennyiben valamelyikük ellen párt-szempontról kifogás van, azt nekünk legsürgősebben megírni szíveskedjenek. Különben a felsorolt személyekről részletes káderjelentést kérünk.

Eltérési üdvözléssel

*Róna János*

/ Róna János /  
felv.bizottság titkára

1 db melléklet



III./3. sz. melléklet másolata

A korszellemnek megfelelő „politikai kauciót” kérő levél

az 1949. augusztus 20-i repülőnapon is részt vett, ugyancsak kötelék repülésen.

A nyár végén, augusztusban, a centenáriumi verseny utójátékaul Karsay Endre, M 22-vel Győrből Szegedre repült. A távot kerek öt óra alatt tette meg. Viszonylag erős ÉNy-i széllel, közepes termkekkel utazva ért a szegedi közforgalmi repülőtérrre.

Vasárnap, 1948. szeptember 26-án hat gép repülte be az országot. Röpcédulát szórtak a kormány megbízásából, hirdetve a gazdáknak a műtrágyázás fontosságát. Már előző napon Algyőre települt két Bücker. Feladatuk kapták, hogy Bács, Békés és Csongrád megye területén főleg a falvakat szórják meg a „népnevelő” írásokkal.

\*

## „Végre lehet repülni...”

Ünnepélyes keretek között, 1948. október 12-én, délután 15 órakor került sor az OMRE algyői motoros repülő iskolájának felavatására. (A zsurnaliszták – mivel oktatók magasabb fokozatú képzéséről volt szó – előszeretettel alkalmazták erre a tanfolyamra a „repülő főiskola” elnevezést.

Korábban – politikai szempontból – felbecsülhetetlen értéke volt annak, hogy valamennyi párt küldöttsége megtsisztelte jelenlétével a rendezvényt.)

Az újjáépített hangár előtti betonon sorakozott fel a korábban átképzős tanfolyamon részt vett pilóták 30 fős csoportja és oktatóik. (Mátyásföldön 1948. május 1-től 31-ig a vitorlázó repülő oktatók előképző táborában vettek részt.) A fűvön 8 db Bücker és egy „ezüst” Nebuló, az iskola gépállománya várta a bevetést. Dénes Leó polgármester megnyitó beszéde után kötelék-repülést mutatott be Takács László, Oravetz Nándor és Ágoston József pilóta hármas. Ezt követte Szücs Dénesnek, az OMRE motoros osztályvezetőjének egyéni műrepülése a Nebulóval, majd a vitorlázó repülőök is mutatnak be iskolafeladatokat. A színes programot sétarepülés zárta.

November közepén nem mindennapos kérés érkezett a szomszéd városból. Hódmezővásárhelyen hatalmas mértékben elszaporodtak a vadlibák. A hagyományos módszerrel már nem tudtak védekezni a vadászok. Azzal a kéréssel ke-

resték meg az algyői motoros iskola vezetőjét, hogy mélyrepüléssel keltsenek – alkalmas időben – riadalmat a vadludak között, hogy elriasszák azokat a fészkelő helyeikről. (Annyi biztos, hogy jó hecc lehetett a pilótáknak, de arról, hogy a vadlibák miként reagáltak a Bückerek riogatására, arról nincs tudomásunk.)

Az OMRE és a Kereskedelmi Minisztérium 1948 nyarán alapította a Népi Repülésért Érdemjelvényt azoknak, akik elévülhetetlen érdemeket szereztek a sportrepülés háború utáni újjászervezésében. Az elismerés átadására karácsony előtt, az éves munka összegzése után került sor. Az algyői repülőtér hivatásos és társadalmi segítői közül aranyfokozatot kapott Takács László repülőtér-parancsnok, motoros oktató. Az ezüsfokozatot érdemelte ki Bokor Olga oktató, illetve Trauznitz Ferenc főszerelő. A bronzfokozat birtokosa lehetett – többek között – Döme Béla oktató.

A motoros I. fokú képzést adó iskola első kurzusa 1948. október 12-vel kezdődött és december 23-ig tartott. A második csoport kiképzése 1949. február 8-án kezdődött és április 3-án fejeződött be. A repülőtér parancsnoka Takács László, az iskoláé pedig Ágoston József volt. (A Magyar Repülés 1949. március 25-i száma a 95. oldalon iskolaparancsnoknak Bottló Károlyt jelöli meg.)

A „növendékek” egy része csak időszakosan vett részt a képzésben, mert a saját repülőtérén is el kellett látni az oktatói feladatát. A vitorlázó repülő oktatók – mindkét – motoros átképző tanfolyama sérülés és baleset nélkül zárult.

Az oktatás Bücker Bü-131-es gépeken folyt. Az algyői iskolán a HA-BKF, a HA-BKC, a HA-BKB, majd később a HA-BKA és a HA-BKE oldaljelű OMRE gép, illetve az I-102, az I-104, az I-105, a I-106 és az I-107-es honvédségi jelzésű gép is részt vett a kiképzésben. Egyszerre mindig csak hat gép volt a repülőtéren Oktattak: Ágoston József, Takács László, Oravetz Nándor, Kotrás Gábor, Kalmár László és Pálincás György, Bánhidi Antal mint ellenőr alkalmanként vett részt az üzemnapokon. A műszakiak vezetője Trauznitz Ferenc főszerelő volt, aki Kovács József hangármester és Gyulai(?) szerelő segítségével látta el feladatát.

A február 8-tól április 3-ig tartó második kurzusban 32 fő vitorlázó repülő oktató összesen 1604 felszállással, 164 óra 20 perces összes repült idővel teljesítette az I. fokú vizsga feltételeit. A képzésben részt vett: Gersi Tamás, Benkő János, Garamvölgyi?, Pál Zoltán, Szabó B., Döme Béla (Szeged), Bottló Károly, Hernesz?, Gyulai Andor, Bajsa Andor, Csécsi L., Papp Ferenc, Szenner I., Bán Dezső, Bartos Géza, Michna György, Urbán I., Sulyovszki?, Hollebrandt?, Kracsencics Lajos, Frankó?, Pákozdi L., Pohner L., Kocsis L., Kardos?, Kardos E., Hepper Antal, Benke I., dr. Kunszeri Béla (Csongrád m.

alispánja, a szentesi repülés újjáteremtője), Mándi?, Tóth Zoltán Müller?, Salamon? és Grohmann István, a szentesi repülőtér későbbi parancsnoka.

A DSE, kihasználva a kedvező időjárást, 1948/49. telén, éppen az esztendő fordulójával középnapban nyolcnapos téli tábort szervezett Algyőn nagy sikerrel. A kétkormányos kiképzés csak 1949. május 16-tól indult meg, mert ekkor érkezett meg az új Cimborá. Július hónapra kéthetes vitorlázótábort szervezett az egyesület. Szeptembertől teljesen ingyenes, egyhónapos tanfolyamot indított 15–18 éveseknek a szegedi „vitorlázó repülő iskola parancsnoksága”.

A modellezők február 26-án tartották meg a zárttéri modellek körzeti versenyét a Klauzál Gimnázium tornatermében, melyen békéscsabai, földéaki, kiskundorozsmai versenyzők is részt vettek. Eredmények, junior kategória: 2. Tölgyesi András, Szeged, Fémipari, 1' 10"; senior kategória: 2. Szentpéteri Dezső, Szeged, 2' 18", 4. Kormos Ferenc, Kiskundorozsma, 1' 59", 5. Hódi László, Kiskundorozsma, 1' 59", 6. Fraucz György, Szeged, 1' 42", 7. Pap János, Szeged, 1' 39", 8. Pap János „b” Szeged, 1' 28", 9. Francz György, Szeged, 1' 09".

A szegedi modellező időmérő biztosok: Keökenyesdy Pap János, Majzik Sándor, Szabics Béla, Kormos Ferenc (Kiskundorozsma), Makits János (Szőreg), Papp László Géza (Szentés).

A Magyar Repülés szegedi „kis tudósítói” 1949 áprilisától Bagán András, júliustól Paulics József, augusztustól már Pálincás Gyula is.

A negyvenes évek második felére meghatározóan úttörők, diákszövetségi tagok, EPOSZ és SZIT modellezők alkotják a szegedi modellezés bázisát.

Május 29-én a Szabadságharcos Szövetség dorozsmai csoportjának modellezői háziversenyt rendeztek. A vitorlázó kategóriában első helyezést ért el Nagymihály László 2' 32"-es idővel. A gumimotoros gépek kategóriájában Hódi Lászlónak volt kiemelkedő eredménye 7' 35"-es idővel. A szakosztály vezetői Hódi László, Kormos Ferenc és Vass Zoltán voltak.

Az OMRE szegedi repülő modellezői egy napon 1949. június 12-re, két helyre is hirdettek modellező versenyt vitorlázó, gumi- és benzinmotoros gépekkel versenyzőknek. Az egyik kiírás a Belvárosi temető előtti térre, a másik a közforgalmi repülőtérre hívta a versenyzőket. Nemcsak a szervezési bizonytalanság, de az időjárás is felelős volt a verseny elmaradásáért.

Kecskéstelepen is megalakult a modellező kör. Vezetője Fehér Gyula.

A Pedagógiai Főiskola Általános Iskolájában nemrég létrehozott repülőmodellező körnek új vezetője lett. Az iskola vezetése Címer László tanárt bízta meg a feladattal.

A Baross Gimnázium modellezői az OMRE segítségével megfelelő helyiséget kaptak.

Az 1949. augusztus 14–21-e között Hajdúszoboszlón tartott országos versenyen a szegediek kimagasló eredményt értek el. Vitorlázó kategóriában – a seniorok között – első helyezett lett Szentpéteri Dezső 51' 26''-el, (Földeák, EPOSZ modellező kör). A negyedik helyen Szarka Albert szegedi modellező végzett 25' 06''-es idővel. A hetedik helyezett Kormos Ferenc 7' 44''-el, míg Hódi László 5' 56''-es idővel kilencedikként fejezte be a versenyt. Mindketten a kiskundorozsmai modellező kör tagjai voltak.

Már említettük, hogy politikai érdekcsoportok előszeretettel szerveztek repülőcsoportokat. A Magyar Szabadságharcos Szövetség szegedi szervezete 1949. június 18-ra hívta megbeszélésre repülőcsoportjának tagjait. Az MSZHSZ repülőinek létezéséről csak az idézett meghívó adott tudósítást.

\*

## A haderőn kívüli előképzés

Az OMRE haderőn kívüli előképző iskolái 1949-ben indultak Győrött, Balatonkilitin, Esztergomban, Szentesen és Algyőn. A háború utáni első, algyői előképző – közkeletűen Búcker iskola – 1949. április 3-án indult és július 1-ig tartott. Az iskola parancsnoka ebben az időszakban még Ágoston József motoros oktató, a repülőtérre Takács László, ugyancsak motoros oktató volt. A hivatásos kiképző gárdához tartozott még: Kotrás Gábor, Gersi Tamás, Benkő János, Takács László és Kalmár László.

A műszakiak: Trauznitz Ferenc főszerelő, Zombori E., Kovács László, Teller László és Vodka (más helyen Vadka) Vilmos szerelők, illetve Kovács József hangármester, valamint Tajti Mihály gondnok voltak.

Az iskola induló állományához négy db Búcker Jungmann Bű-131 Csíz és egy darab M-25 Nebuló típusú gép tartozott. Oldaljel szerint: HA-BKE –BKA –BKU –BKC, illetve HA-NBE. A tanfolyam végén a következő jelzésű gép állt még az állomány rendelkezésére: HA-BKA –BKC –BAL –BKN –BKQ –BKU.

A növendékek Algyőn teljesítették az alapszintet, melyet kb. 30 óra repült idővel értek el, így eljutottak az egyéni műrepülésig. A II. és III. fokra, a befejező alapképzésre Győrött került sor. A napló tanulsága szerint valamennyi növendék egyedülrepülő lett. A képzés során említésre méltó baleset, sérülés nem történt, csak két futótörésből eredő rádlízás volt. A növendékek az Algyőn teljesített feladatot 2460 felszállással, 636 óra 40 perc repült összidővel fejezték be.

Növendékek voltak: Bredán Mihály, Svébics Pál, Negyedés Sándor, Szűcs András, Salamon Sándor, Szekeres József, Hadházi László, Pirityi Gyula, Füstös László, Ábrahám Balázs, Bokor András (Szeged), Gedő István, Kancsó Sándor, Takács László, Czérna János, Faragó István, Csorián Sándor, Szabó Géza, Honti György, Jenei Tivadar (Dorozsma), Jugovics János, Szigeti György, Csámpa József, Koncz Géza, Varga Aladár, Kékes Endre, Golarits Béla, Edenhoffer Károly, Nógrádi Mihály, Gyóni Mihály, Galgóczy János, Hartványi József, Domján Károly, Szabó Sándor, Koppány László, Balla József, Kangyal János, Lichtmann László, Doba László, Roszt Ottó, Tóth Gyula, Farkas Géza, Kautzner Lajos, Viskovszki Ferenc, Papp Tivadar, Bozóki István (Szeged), Precsovszky Imre, Spietzer Miklós, Varga Miklós és Szemenyei Pál. Az ötven fő kezdő létszám maradéktalanul fejezte be az algyői képzést – gondolhatnánk a rendelkezésünkre álló dokumentumokból. A valóság az, hogy április 16-án három, majd május 24-én 9 növendéknek kellett a kiképzés során – politikai okból – az indokolás szerint a „magas fokú repképesség hiánya” miatt elhagyni az előképző iskolát. Név szerint: Edenhoffer Károly, Faragó István, Hartványi József, Koncz Géza, Kuresa Ferenc, Svébics Pál, Varga Miklós, Vicsai István, Szili György, Szilágyi Zoltán, Szögi András és Stefán László repülőképzését szüntették meg.

A II. algyői, haderőn kívüli előképző, Búcker iskola 1949. július 16-tól október 4-ig tartott. A másodikai vizsgán a csoport csak az I. fokot fejezte be. Például az 1949. szeptember 17-i, 59. sz. napiparancs tanúsága szerint Gazdag Mihály, Papos Mihály, Papos Péter, Tóth József és Ádámka József növendékeket Ágoston József parancsnok hazaküldeni kényszerült, mert nevezettek repképességének nagyfokú hiánya volt kimutatható. Az oktatás során lemorzsolódottak száma: 28 fő, ahol már nem kizárólag csak a növendékek egyéni elhatározása játszott szerepet. (A szerz. megj.: a megbízhatóságot megállapító politikai párt, mint hatóság lépett fel és mind határozottabban követelte „minősítése” feltétel nélküli végrehajtását.) A képzés ideje alatt viszont 10 fő növendék érkezett. Ehhez hasonlítható átgondolatlan szervezés sem a korábbi, sem az ezt követő időszakra nem volt jellemző. Hervenőt sze-

mély nevét regisztrálták a repülési napló-főkönyvben, ugyanakkor csak 37 fő fejezte be az I. fokot. A tanfolyam végén a politikailag megbízhatónak minősített növendékeket azonnal átvette a tiszti iskola. Bevonulásuk október 15-re volt kitűzve, ezért az előképző iskolát legkésőbb október 4-ig be kellett fejezni. Ezzel a lépéssel Farkas Mihály honvédelmi miniszter 1949. augusztus 5-i, a tisztképző iskolai jelentkezésre való felhívásának tettek eleget.

A kiképzés Bücker Bü-131-el történt. A HA-BKA -BKC -BKN -BKU oldaljelű gépekkel repültek. A parancsnok Ágoston József volt. Oktatók voltak: Ágoston József, Galambos Gábor, Bartos Géza, Gersy Tamás, Pálinkás György, Borbás Pál és Suhajda Lajos. A műszaki állományhoz tartozott Trauznitz Ferenc, Kovács László, Székely János, Székely József, Votka Vilmos.

A tanfolyamon végig megmaradt növendékek: Dandl Ferenc, Hacker István, Zsán Klucsó Ferenc, Pacák Rezső, Vass János, Póka Imre, Madaras Gyula, Holló István, Huszka Ferenc, Szabó László, Szabó János, Balogh Sándor, Farkas Máté, Somorjai Tibor, Magyar Sándor, Papp Antal, Nagy Ferenc, Szabó Jenő, Mester György, Fülöp András, Wittek János, Göncz István, Rétfalvi Endre, Rácz Károly, Molnár György, Králik Lajos, Tölgyesi András, Maloványi Sándor, Füvesi Tibor, Kecskeméti István, Mayer Miklós, Fekete József, Csák Géza, Hegedűs Dezső, Rónaszéki Lipót, Elek László, Jung Tibor, Bölcskei József, Rubos Ferenc, Maksa Lajos és Kalmár István. Egyedül



III./4. sz. kép.

Dávid Lajos oktató növendéke ejtőernyő-hajtogatását ellenőrzi



repülő lett még a csoporton kívüliek közül: Gács Ernő (aki a háború után Szentes repülőtér parancsnoka volt), Minár Jenő, Szabó Béla, Garamvölgyi Mihály, Molnár I. és Varga István.

Csillagrepülés volt 1949. július 24-én. A 20 fő résztvevő a megadott feladatra egységesen 40 perc időt kapott. Mindannyian 100 lóerős Bü-131-gyel repültek. Az algyői indítású csillagtúrán Bottló Károly, Krascenics Lajos, Michna György, Kalmár László, Bajsa Andor, Széles ?, Bán Dezső, Gyulai Andor, Szijovszki ?, Gersi Tamás, Borbás Pál, Pálinkás György, Bartos Géza, Ágoston József, Senner I., Benkő I., Kardos ?, Iványi ?, Csécsi L., Frankó? pilóták vettek részt.

\*

Az algyői vitorlázó repülők közül 1949. október 7-én Bartos Géza és Tóth Jenő 'C' vizsgát tett.

\*

Az ejtőernyő sport 1952-ben kezdődött. Ugrások mind a szegedi, mind az algyői repülőtéren voltak.

\*

Az OMRE 1950. július 31-én kelt, 906/B számú megbízásával Döme Bélát az algyői repülőtér parancsnokává nevezte ki.

\*\*\*

## IV. rész

### Szeged és a sárkányrepülés

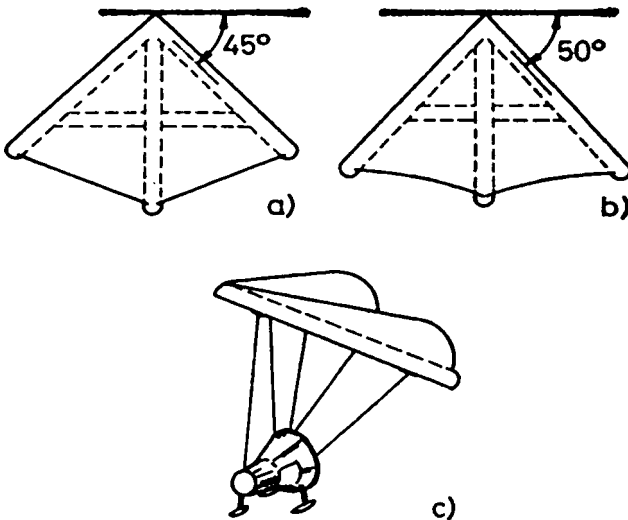
Írta: Bokor András

## Történelmi előzmények

A Rogalló-szárny olyan siklószárny, melynek alakja repülés közben, a légierők hatására – aerodinamikailag kedvező határokon belül – megváltozik. A siklószárny korszerűsített ötletét Francis M. Rogallo, amerikai kutató, 1949-ben szabadalmaztatott találmánya indította el, amely később a Gemini űrhajó vízre szállását lett volna hivatott biztosítani. Az első ilyen eszközök az 1960-as években készültek, de használható sporteszközzé csak a '70-es években váltak.

Ezek, a már siklószámmal rendelkező  $66 \text{ m}^2$  felületű, a népszerű gyermekjátékra, a sárkányra emlékeztető, erős műanyagból készült szerkezetek voltak. A szilárd vázú szárnyat huzallal és rácsszerkezettel erősített csőből alakították ki, amit hajlékony, rugalmas anyaggal, mint pl. szövettel, műanyaggal stb. vontak be. Ez a szerkezet adta az alapötletet, amelyből lépésről lépésre alakult ki a sárkányrepülő mai formája és szerkezete.

Az első sárkányrepülő versenyt 1971. május 23-án Newport–Beach-ben (USA) rendezték meg. Ezzel indult hódító útjára a sárkányrepülő sport. Ezek a szerkezetek még nem rendelkeztek légcsavaros motorral.



Rogalló-szárny terhelés nélküli helyzetben (a), terheléssel (b), a Gemini űrhajóval (c)

Magyarországon 1973-ban indult hódító útjára ez a repülési forma. Egy lelkes kis csapat Nagy János, dr. Ordódi Márton, Lonkay Tamás, Kisházi Rudolf, Gausz Tamás és Kiss Ferenc voltak azok, akik elindították és a mai jelentőségének megfelelő szintre emelték a repülésnek ezt az változatát. Sikerrel.

Az első repülő-műszaki klub a Budapesti Műszaki Egyetemen jött létre. Ezt követte az Orvostudomány Egyetem, a MALÉV, a Rozmaring MGTSZ stb. akik otthont adtak a megalakuló szakosztályoknak. (Szerkesztő megjegyzése: a kiadott sárkányrepülőklub MHSZ működési engedélyeinek sorrendje: első a Rozmaring MGTSZ, ahol a műegyetemiek befogadást nyertek, majd, a 003-as számút a szentesi Sárkányrepülő Klub kapta meg 1980-ban, ahol már 1977-ben megkezdődött a házi építésű siklósárnyakkal, Pannónia, majd Trabant motoros változatával is a még illegális repülés.)

A Magyar Honvédelmi Szövetség főtitkára 1979 júniusában bejelentette, hogy az új sportág fogadására, irányítására – a felsőbb szervek határozatának megfelelően – a szövetség készen áll. Az alakuló szakosztályok előtt sok, megoldásra váró szervezeti, gazdálkodási, képzési és szárnyépítési feladat tornyosult. Az oktatás és a gépépítés követelményeit a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium „45. számú Légügyi Előírás”-a tartalmazta. Az iskolázás módszertanát és a gyakorlati repüléshez vezető ismeretsort az MHSZ kiadványokból már meg lehetett tanulni. Az első oktatók 1980 májusában a hármashatárhegyi siklórepülő táborban szereztek képesítésüket. A szárnyak építése ideiglenes engedélyek és állandóan változó tervek és kísérletek alapján történt. Akkoriban még nemzetközileg sem volt egységes terv a szárnyak technikai megoldására. Így azokban az országokban, ahol elterjedt a sárkányrepülés, az 1976–78-as években aggasztóan sok halálos baleset történt. Itt emlékezünk meg Fábíán Zoltán bajtársunkról, aki 1975. augusztus 20-án lett a sárkányrepülés első magyar áldozata.

A fejlődés nem áll meg. Ma már oly magas technikai követelményeknek megfelelő sárkányrepülő gépek repülnek, amelyek biztonságosak, megnyugtatóan követik pilótájuk akarátát.

Ezzel a rövid bevezetővel azt kívántam példázni, hogy a magas színvonalú, hagyományos repülőtechnika mellett egy új forma jött létre, amely a repülés személyes élményét adja vissza a szárnyalni vágyó embernek.

Tisztelettel ajánlom szíves figyelmükbe a szegedi repülésnek ezt a legújabb fejezetét!

Bokor András

\*

## Magyar Honvédelmi Szövetség Csongrád Megyei Repülő Klub Szeged

1980 őszén a klub vezetőinél megjelent Ürmös Ferenc szegedi lakos, aki közölte, hogy nem régen jött haza az NSZK-ból, ahol vásárolt egy siklórepülőgépet – mint mondta, ő már repült is vele. Kérte, tegyék lehetővé, hogy a klub keretein belül repülhessen. Az akkori vezetők, Vinczi Károly repülőtér-parancsnok és dr. Süveges Ernő klubtitkár meglepetéssel fogadták a Szegeden még ismeretlen repülési formát.

A Budapestre koncentrálódott sárkányrepülés még nem terjedt el országosan, bár már voltak elszigetelt vidéki próbálkozások. Az újságokból lehetett egy-egy rövid hírt olvasni az akkor már versenyeken is résztvevő magyar sárkányrepülőkről.

Ez a repülési forma az 1980-as évek elején még kizárólagosan a hegyes-dombos vidékekhez kötődött, tekintettel a levegőbe emelkedés egyetlen módjára. A csúcsokról indulással és a lejtőszél emelő erejének kihasználásával lábon kellett nekifutni a nem is veszélytelen startnak, hogy levessük magunkat az alattunk rátongó mélységbe, az így nyerhető magasságért. (Szerző megjegyzése: a csörlés és a vontatás csak a '80-as évek végén kezdett elterjedni.)

Ürmös Ferenc kérését – ha nem is lelkesen – fogadta a szegedi repülés tisztikara, nem utasította el azt. Lehetőséget adott arra, hogy a kezdeményező partnerekre találjon úgy, hogy egy újsághirdetéssel még segítséget is kapott. Ekkor kapcsolódtam be én is a szervezésbe. (Kontaktusom a repüléssel 1948-ra nyúlik vissza a vitorlázó és motoros repülés révén.)

Tudomásunk volt arról, hogy a repülőtér melletti vasúti töltés mellett fákivágások történtek, így a töltésről – mint mesterséges dombról – a szárnyat vállra emelve, nekifutással megkísérelték a levegőbe emelkedést. A rövid nekifutás és a csekély szintkülönbség inkább a kudarcok számát szaporította, mint a repülési élményekét. Ürmös Ferenc és ismeretlen társai kisebb-nagyobb sérülésekkel, de összességében szerencsésen megúszták ezeket a próbálkozásokat.

Januárban a sárkányrepülésre jelentkezőknek elméleti tanfolyamot szervezett a klub vezetősége. A kezdő létszám 30 fő volt, amelyhez a későbbi időben még 5 személy csatlakozott. Oktatáson a hagyományos repüléselméleti anyaggal foglalkoztunk csak, mert nem állt (állhatott) rendelkezésünkre a sárkányszárnyak és szerkezetek aerodinamikája, de készültünk a repülésre, bár még a szakosztály nem alakult meg, hiszen a repülőklub vezetősége sem döntött a befogadásunkról.

Az elméleti vizsga után csak nagy sokára kezdődött meg a repülés. Az őszi időszak kezdetén – a tétova helybenjárás, a tehetetlenség jellemzett bennünket – mind távolabb került a sárkányrepülés segítésétől a befogadó repülőklub. Csak mi ismerhetjük a valós helyzetet, akik benne éltünk. Néhányat elriasztott közülünk a – máshol történt – sok baleset. A megmaradtaknak pedig nem volt sem gépe, sem oktatója. Ahhoz, hogy elmozduljunk a holtpontról a tapasztaltabbaktól, a budapestiektől kellett tanácsot kérni. Tőlük tudtam meg, hogy Gyöngyösön működik két oktató (Szabó László és Kiss József) és remek kiképző terep is van, ahol megtanulhatjuk a repülési alapokat. A hiányzó gépeinket az esztergomiaktól kölcsön kapottakkal sikerült pótolni. A két gyöngyösi oktató – kiképző tábor keretei között – vállalta a felkészítésünket. Sajnálatos, amikor a tettekre került a sor, már csak kilenc jelentkező maradt. A kölcsön kapott gép első generációs, HÉJA típusú – közönséges agrofóliával borított – szárny volt. Ezt is nagy örömmel fogadtuk, mert megnyílt a régen várt repülés lehetősége. Mivel a repülőklubból nem figyelt ránk senki, minden bejelentés nélkül elutaztunk Gyöngyösre, pedig csak hármunknak volt meg a repülő-orvosi engedélye. (Szerző megjegyzése: akkor az a hír járta a sárkányosok között, hogy az érvényes gépjárművezetői engedély is elégséges a repüléshez.)

\*

Gyöngyös, Repülőtér

1981. 09. 27.

Résztevők:

Bokor András,	Árvai István,
Balázs Gábor,	Barna Ferenc,
Csúri Sándor,	
Sztankó László,	Vaszkó János (Békéscsaba),
Sztankó Lászlóné,	Vígh László.

A tábori körülmények igen mostohák voltak, ennek ellenére óriási lelkesedéssel dolgoztunk. Az egy hetes tábor alatt négy 'A' vizsgát sikerült teljesítenünk. Hazatérve beszámoltunk a klub vezetőségének, akik igen jól fogadták a hírt. Talán ekkor indult meg igazán a szegedi sárkányrepülő sport.

A Gyöngyösön elért eredményekről és a sportággal kapcsolatos mostoha körülményekről az 1981. október 28-án tartott megbeszélésen tájékoztattam a tagságot, ami újabb lemorzsolódást eredményezett. A megmaradók nagy tervekkel fogtak munkához. Ennek az esztendőnek az eredménye az is, hogy a repülőklub hivatalosan is befogadta szakosztályunkat és – egyelőre csak szóbelileg – megbízást adott nekem e csapat munkájának irányítására.

1981. év végén a sárkányrepülés iránt érdeklődők:

- |                     |                        |
|---------------------|------------------------|
| 1. Acsai Ferenc,    | 31. Moró Gábor,        |
| 2. Árvai István,    | 32. Muskó Ferenc,      |
| 3. Balázs Gábor,    | 33. Németh György,     |
| 4. Barna Ferenc,    | 34. Ökrös Gábor Dénes, |
| 5. Báló Ferenc,     | 35. Ördögh Zoltán,     |
| 6. Berta Róbert,    | 36. Papp Katalin,      |
| 7. Békési Tibor,    | 37. Papp Zsolt,        |
| 8. Bíró Ferenc,     | 38. Pap Zoltán,        |
| 9. Bíró László,     | 39. Radó Csaba,        |
| 10. Bohata István,  | 40. Rácz Lajos,        |
| 11. Bokor András,   | 41. Ráksi Ferenc,      |
| 12. Csányi Attila,  | 42. Sipos György,      |
| 13. Csókási György, | 43. Szabó Béla,        |

- |                            |                         |
|----------------------------|-------------------------|
| 14. Csúri Sándor,          | 44. Szabó István,       |
| 15. Dobai Dezső,           | 45. Szabó Szilveszter,  |
| 16. Dobra Ferenc,          | 46. Szalárdy László,    |
| 17. Fajka László,          | 47. Szatmári Sándor,    |
| 18. Faragó Sándor,         | 48. Szénási Tibor,      |
| 19. Farkas István,         | 49. Somorjai Gabriella, |
| 20. Fehér Lajos,           | 50. Sztankó László,     |
| 21. Gali Csaba,            | 51. Sztankó Lászlóné,   |
| 22. Guba Imre,             | 52. Szűcs Tibor,        |
| 23. Horváth Péter Gergely, | 53. Ürmös Ferenc,       |
| 24. Jádi Lucián,           | 54. Takács Katalin,     |
| 25. Kalmár Ferenc,         | 55. Tóth Attila,        |
| 26. Kelemen István,        | 56. Tóth Dezső,         |
| 27. Kiss Lajos,            | 57. Tóth György,        |
| 28. Kothencz Károly,       | 58. Tóth Imre,          |
| 29. Kónya Mihály,          | 59. Vaszkó János,       |
| 30. Magyar Viktor,         | 60. Vigh László.        |

1982

Felmérve a szakosztály tényleges lehetőségeit, rá kellett jönnünk, hogy a jelenlegi állapot nem elégséges az életbenmaradáshoz. Nincs repülők, a repülést segítő technikai eszközeink is hiányoznak és ami a leg súlyosabb, nincs pénzünk. Ebben az évben jelent meg a 45. számú Légügyi Előírás, amely a szervezeti átalakításra kötelezett bennünket. A szabályzat előírása szerint szakosztályvezetőt, műszaki vezetőt és vezető pilótát kell megbízni ahhoz, hogy repülhessünk. Lehetőségeink szerint Csúri Sándort műszaki vezetőnek, Balázs Gábort vezető pilótának kértem fel. Feladatuk ellátásához – előzetesen – egy budapesti felkészítő tábort kellett eredményesen elvégezni. Mindketten sikeres vizsgát tettek. Hazatérve mégis csak Csúri Sándor foglalhatta el a képzettsége szerinti feladatát, mert a vezető pilóta megbízatást Vinczi Károly – mint repülőtér-parancsnok – vállalta. Ezzel néhány hónapot késett Balázs Gábor kiképzett vezető pilóta kinevezése.

A következő sürgető feladatunk a gépépítés volt, csakhogy ekkor még sem terv, sem műhely, sem szerszám, sem pénz nem állt a rendelkezésünkre. Ne-



hezen indult ez a vonal. A gépépítési szakma megszervezése is gondot jelentett, hiszen ilyen képzettségű szakember sem állt rendelkezésünkre, de a repülni vágyó ember, ugye minden gondot megold...

A klubvezetés, értékelve a sikeres gyöngyösi tábor, 40 000 forinttal támogatva a szakosztályt. A tagság is jelentős összeggel fizetett azért, hogy megkezdhessük a gépépítéshez az anyagvásárlást. Nagy segítségünkre volt Ráksi Ferenc – aki Esztergomban már megismerte ezt a repülési formát – kinek a közbenjárására sikerült megszerezniünk a HÉJA és a CYGNUS sárkánygépek műszaki leírását. Az anyagok beszerzése csak ezután kezdődhetett. Jó volt tudni, hogy mindenki megpróbált segíteni. Végül is, az ország különböző repülőtereiről sikerült a nehezen beszerezhető anyagokhoz hozzájutni.

Akkor igen jó munkakapcsolatban voltam az AFIT XI. Autójavító Vállalat dolgozóival. Sikerült elintézni Balogh Artúr igazgatóval, hogy felszerelt műhelyt biztosítson a szakosztálynak. Ez a segítség az akkori viszonyok között kiemelkedő volt. Ezt követően, rövid időn belül, megkezdődött a gépépítés. Két db CYGNUS típusú sikló gép készült el. Ezekkel a siklószárnyakkal kezdődött a hegyvidéki gyalogsárkány kiképzése, de a szentesi „dombok” (kunhalmok) és Esztergom is tanúja lehetett szárnypróbálgatásainknak. Ezen a gyakorlati tanfolyamokon csak kevesen vettek részt a távolság és a gyenge lehetőségek miatt. Az áldozatokat igazán csak a megszállottak vállalták (Csúri Sándor, Balázs Gábor, Vígh László, Ráksi Ferenc és Tóth Attila). Időközben – külföldi és helyi – hírek érkeztek, újságokból megtudhattuk, hogy megkezdődtek a segédmotoros sárkányrepülő gépépítési kísérletek. Ezek a tények megbolygatták a síkvidéki, így természetesen a szegedi gyalogsárkányos szakosztályi tagok fantáziáját is. Óriási lehetőség nyílt a helyi motoros sárkányrepülés meghonosítására.

Az év nyarán a szegedi repülőtéren bemutató jelleggel megjelent néhány budapesti sárkányrepülő pilóta és saját készítésű gépeikkel igyekeztek a motoros sárkányrepülés létjogosultságát kisebb-nagyobb sikerrel bizonyítani. Tudomásul vettük, hogy a repülőtechnika ezen a területen is hatalmasat lépett előre, de ők már kísérleteztek csörléssel és vontatással is, és ezek a mi síkvidéki viszonyai között újabb valóságos repülési lehetőségeket villantottak fel, kecsgettettek bennünket. Az eszmecserén azt is megtudtuk, hogy mi magyarok büszkéek lehetünk a sárkányosainkra, akik a nemzetközi versenyeken is kiemelkedő teljesítményt nyújtottak mind a gépépítéssel, mind az eredményekkel. Ezen a találkozón határoztuk el, hogy mi is építeni fogunk egy motoros gépet. Ebben úttörő szerepet vállalt Csúri Sándor, Vígh László és Ba-

lázs Gábor, akik gyakran saját zsebből fedezték a jelentkező költségeket. Itt kell megemlíteni, hogy Fekete Imre, szentesi sárkányrepülő pilóta saját építésű, Trabant-motoros gépével, kertti föliával borított szárnyal, a maga faragta légsavarral sikeres repüléseket hajtott végre minden oktatás nélkül. Mi megcsodáltuk az embert és a maga fabrikálta gépét is.

Ez az év még sok diplomáciai és egyéb küzdelmet is jelentett, mert a klubon belüli elfogadtatásunk még mindig sokak ellenállásával találkozott. A szakosztály létét pártolók és ellenzők táborát csak nagy erőfeszítéssel, huzamosabb idő után sikerült összebékíteni, végérvényesen megszilárdítani.

A szakosztályvezetői hivatalos kinevezésem 1982. november 1-jével megtörtént.

1983

A szervezeti követelményeknek megfelelően az 1983. évre már kiképzési és munkatervet kell készíteni. A repülés érdekében hegyvidéki táborokat kellett szerveznünk, mert oktatók csak ott álltak rendelkezésünkre.

A motoros gép építése sok-sok buktatóvak, szakismeret híján csak lassan haladt. Energiánk nagy részét arra kellett fordítanunk, hogy a szakosztályt megerősítsük, a helyiségeket (műhelyt, tárolóhelyt, az adminisztrációs bázist stb.) megteremtjük. Útjára bocsátottuk a sárkányrepülés – nevezetesen a mi szakosztályunk – népszerűsítését szolgáló toborzó hirdetéseinket. Ezek nem bizonyultak hatástalannak. Megszámlálhatatlan érdeklődő keresett meg bennünket, de többségükben búcsút intettek, amikor megismerték a körülményes, költséges kiképzési lehetőségeinket. Ez a tény is arra utalt, hogy a helyi lehetőségünk – elsősorban – a motoros sárkányrepülés teszi teljessé. Az általunk ismert, a csörlésből és a vontatásból indítás (sárkány) országosan is kezdetleges stádiumában volt még. Szakosztályunknak e feltételek előteremtéséhez – hosszabb időre előre vetítve – sem az anyagi, sem a technikai feltételei nem látszottak adottnak.

Legfontosabb feladatunknak tekintettük, hogy minél előbb, kellő számban és jól képzett oktatók álljanak rendelkezésre. Ez év január 25-én felterjesztést küldtünk az MHSZ Országos Központ Repülőfőnökségére azzal, hogy tegyék lehetővé Csúri Sándor és Balázs Gábor oktatói vizsgáját. Ez hamarosan meg is történt. Mindketten eredményesen zárták a felkészítő tábort és megkapták az oktatói kinevezésüket. Ezután már a szakosztály is rendezhetett önálló repülőtáborokat. A sikeres szervezést követően egy lelkes csapat megkezdhetette

a repülést. A csoportok eredményessége is nagy szóródást mutatott. Csak kevesek tudták elviselni a táborokkal és a repüléssel együtt járó mostoha körülményeket. Szomorúan vettük tudomásul, hogy a táborokban résztvevők egy része nem folytatta tovább a repülést. A szilárd mag maradt.

A hiányosságok közé tartozott az is, hogy nem rendelkezünk olyan gépkocsival, amivel meg tudtuk volna oldani a terepen szállítást. Mindent megmozgatva sikerült a DÉMÁSZ (DÁV) vállalattól egy UAZ 452 típusú gépkocsit térítés nélkül megkapni. Igaz, a működőképessé tételéhez sok alkatrészre volt szükség, de ezt az akadályt is sikerrel vettük.

A gépépítés ez idő alatt sem szünetelt. Elkészült 7 db CYGNUS típusú siklószárny. Egy Strucc siklórepülőt pedig vásárolt a szakosztály. Elkészült a segédmotoros gép is. Berepülése szinte titokban történt, mivel a jogosítások hiányoztak, engedélyek sem voltak és a berepülést végzők is akkor tanultak motorossárkányt vezetni. A jogosítások megszerzése még ebben az évben a Farkas-hegyi repülőtérén megtörtént és Balázs Gábor vezető pilóta és Csúri Sándor műszaki vezető engedélyt kapott a motoros gépekkel repülésre is. Ebben az időben kapcsolódott a motoros gépépítőkhöz Pekárik János üzemmérnök, aki saját gép tervezésébe kezdett és ezzel megindult egy olyan időszak, amely meghatározóvá lett a szakosztály életében.

Kiskunfélegyházán, 1983. november 2–7-én motoros sárkányrepülő versenyt rendeztek, ami megfelel az I. Nemzeti Bajnokságnak. Nekünk szegedieknek nagyszerűen sikerült ez a verseny, mert azt Csúri Sándor nyerte meg. Itt még a technika és az általa képviselt színvonal nagyon vegyes volt. Még nem alakult ki az a típus, amely kijelölte volna a fejlesztés irányát, a jövő útját. Tapasztalatszerzés céljából, a kölcsönös elemző értékelés szempontjából mégis rendkívül hasznos volt, mert felvázolt, sejtetett egy követni célszerű utat. A versenyt követően ugrásszerűen megnőtt a fejlődés.

1984

A motoros gépépítés és tervezés óriás léptekkel indult, hogy minél hamarabb kezdődhessék a teljesebb értékű síkvidéki repülés. A szegedi műhely repülőgépeinek és sikereinek híre eljutott a hódmezővásárhelyi HÓDGÉP ipari nagyüzem vezetőjének fülébe is. Ő megkeresve minket, felajánlotta segítségét, amely a kezdeti időszakban anyagi támogatásban nyilvánult meg. Ki kell emelni Kozári József vezérigazgató meghatározó szerepét, aki ügyünk

mellé állásával, tisztes segítő szándékával meghatározóan hozzájárult szakosztályunk dinamikus fejlődéséhez.

Pekárik János vezetésével a szakosztály tagjai elkészítették a második motoros gépet is. Ez egy merőben új típus volt. Ahogyan az ilyenkor lenni szokott, tömérdek hibával született meg a szerkezet, de a folyamatos javítással, tökéletesítéssel kialakult egy alaptípus (egy csöves), amely ma is repül.

Egy 30–40 fős csapat Esztergomban ismerkedett a repülés alapjaival. Ezzel megkezdődött az oktatás. A fizikai terhelés, a rövid repülési idő, a gyalogsárcsapat természetéből adódó nehézségek, itt is érvényre juttatták a természetes kiválasztódást. Ahogyan ez lenni szokott a nagyobb közösségek életében, sokakat csak a kíváncsiság hozott közénk. Akik tényleg repülni akartak, azok minden megpróbáltatás ellenére is közöttünk maradtak.

A sajtó is felfedezte szakosztályunk munkáját és írásaikkal sokat segítettek sportágunk népszerűsítésében.

Az eddig végzett munkám nagyon sok időt, energiát emésztett föl, úgy hiszem nem is eredménytelenül. Véleményem szerint ekkorra a szakosztály már elfogadta azt a helyet a klubon belül, ami (egyértelműen) stabilnak volt rekinthető. A sárcsapatvezetését átadtam a fiatal, nagy odaadással dolgozó Balázs Gábornak. Én a motoros sárcsapatrepülés híve voltam. Csak lemondásomat követően nyílt lehetőségem arra, hogy megkezdhessem a vágyott formában is a kiképzést. Végére 1985 tavaszán sikerült is ez, de nem jelentette azt, hogy nem segítem továbbra is a szakosztály (vezetés) munkáját.

1985

A gyalogsárcsapatrepülés (sikló) nem nagy létszámmal folytatódott. A motoros géptervezés és a meglévő két gép folyamatos tökéletesítése is – hogy minél üzembiztosabb legyen – normális mederben haladt. Ezt a nem mindennapos tenni akarást végigkísérte a HÓDGÉP vezetőinek figyelme. (Nyilvánvalóan a korábbi anyagi támogatásuk hasznosulásának sorsa is érdekelte a vállalat vezetőit.) Valószínűleg meglegedéssel nyugtázták a működésünket, mert az év tavaszán elhatározták, hogy előzetes technológiai felmérés, gazdaságossági elemzés és piackutatás stb. után bekapcsolódnak a gépépítés menetébe. A motoros sárcsapatrepülőgépet ipari méretű gyártásra érdemesnek ítélték, így rövid idő alatt mozgósították a hódmezővásárhelyi törzsgár műszaki gárdáját a repülőgép-építés megszervezésére. A klubban nagy meglepetéssel fogadtuk a hírt, örömről senki sem

zárkózott el attól, hogy mi is részt vegyünk a gyártásban. A klubtitkár Csikós József volt, aki ugyancsak segítőkésznek bizonyult a gyártás repülési oldalának létrehozásában. Ekkor került ismét előtérbe Pekárik János tervezőmérnök szerepe, aki tárgyalásokat folytatott azért, hogy a motoros sárkányrepülőgép sorozatgyártásba kerülhessen és a termelés minél előbb megkezdődhessen.

Sajnálatosan nemcsak az üzemi termeléshez kellő tervek, hanem a repülőgép gyártást ismerő szakemberek is hiányoztak. Tovább nehezítette a termelés megindítását az, hogy Molnár Zoltán vállalkozó Egerben, már rendelkezett motoros sárkány építési engedéllyel, egyedüli joggal az ország területére. A HÓDGÉP ragaszkodott a profilbővítő programjához. Az engedélyek kiadására hivatott felsőbb szervek is alkalmasnak ítélték a vásárhelyi gyárat a sárkányrepülőgépek építésére. A korábban csak mezőgazdasági betakarító gépek gyártására és közúti vontatmányok készítésére szakosodott gyár 1985-ben megkezdte a motoros sárkányok széria termelését is. Mi – akik gyakorlati hasznélvezői lehettünk és voltunk is – nagy reményekkel vártuk a gyár országosan is egyedülálló kezdeményezésének a sikerét. A gyári termelés megkezdésével szinte egy időben a légügyi hatóság az ország különböző repülőterein megkezdett magán gépépítést nem tiltotta ugyan be, de azokkal csak kísérleti, ideiglenes jellegű repülést engedélyezett, pedig ezen az ágon rengeteg ötletes, figyelemre és alkalmazásra méltó szerkezeti megoldás is bekerült a fejlődést segítő folyamatba. A hitelesség kedvéért meg kell jegyez-nem, hogy ezen egységek között jelentős számban előfordultak olyanok is, amelyek repülő tulajdonságai nagyon sok kívánnivalót hagytak maguk után.

Szakosztályunknak nem volt lehetősége, hogy kétszemélyes oktatógépet vegyen, amivel a biztonságos képzést meg lehetett volna kezdeni. (Szerkesztői megjegyzés: az MHSZ főtitkári utasításnak megfelelően, a klub nem is támogathatta anyagiakkal a sárkányrepülést.)

Az év őszén szakosztályunk tagja lett Kozenkai Jenő egykori rendőrtiszt, aki Szántai Kiss József autószerelő társaságában elment Egerbe és ott vásárolt egy kétszemélyes, Trabant motorral felszerelt gépet, amivel sikeres pilótavizsgát tettek. Szegedre visszatérve a gépet is hozták magukkal. Ezek után Kozenkai Jenő Pekárik Jánossal szervezkedni kezdett a szakosztály vezetőségének átalakításáért. Nem eredménytelenül. Pekárik János lett a szakosztály- és műszaki vezető, Kozenkai Jenő pedig a vezető pilóta. Megválasztásuk teljes egészében önjelölésükön alapult. A vállalt feladathoz egyikőjüknek sem volt kellő tapasztalata. (Kozenkai Jenő 7-8 repült órával lett vezető pilóta – igaz, országosan is ez volt a jellemző – Pekárik János pedig csak a műszaki munkában volt járatos, Balázs

Gábor a siklórepüléssel foglalkozott.) A klub vezetősége nem avatkozott a szakosztály belső ügyeibe, amíg az nem sértett magasabb szempontokat, érdekeket, biztonságot. Így hallgatólagosan tudomásul vették a kialakult új helyzetet.

A szakosztályi tagok névsora az 1985. év elején:

(Kozenkai Jenő ekkor még nem volt tag)

Ambrus Sándor, Balázs Gábor, Balogh János, Bokor András, dr. Bajusz Huba, Csúri Ferenc, Csorba Géza, ifj. Csorba Géza, Faragó Sándor, Horváth Tibor, Jenei István, Korom Ernő, Kozári József, Makra Zoltán, Mécs László, Muzsik Mihály, Nagy László, Pekárik János, Rác Sándor, Ráksi Ferenc, Székely László, Tóth Attila és Vigh László.

A nyári hónapok alatt 3-4 ember repült, így igazán nagy eredmények nem születtek, de attól kezdve, ahogyan Kozenkai Jenő lett a vezető pilóta, megpezsdült a szakosztályi élet, robbanásszerű határozottsággal kezdte meg a munkáját. A Szántai Kiss Józseffel közös tulajdonú gépükkel sok utast repültek. Ez a helyzet csak fokozta az érdeklődést a motoros sárkányrepülés iránt elkötelezett szakosztályi tagok között. Amint Kozenkai Jenő lett a vezető pilóta – mint erre már korábban utaltam – nagy lendületet vett a motoros sárkányrepülés szervezése. Az időpont 1985 októbere volt. A klub vezetősége közömbösen fogadta a hírt, nem akadályozta annak megvalósulását. A szervezés indításával rengeteg probléma merült fel. Kiderült, hogy a szakosztályi tagok nagy hányadának nincs elméleti felkészültsége, vizsgálja és hiányzik az orvosi engedélyük is, sőt a kiképzésükhöz szükséges hozzájárulás összege sincs a birtokukban. A rövidesen bekövetkező téli időjárás is riasztóan hatott. Ezek után még mindig maradt egy szűk csoport, akik mindent vállalva belevágtak egy – előre nem látható – veszélyeket rejtő vállalkozásba. A vezető pilóta Kozenkai Jenő gyakorlatlansága ellenére is megkezdtek a kiképzést. (Szerkesztő megjegyzése: tipikusan a lehetséges veszély fel nem ismerésének bátorsága ez, vagyis a tapasztalatlanság vezérelte merészség, vakmerőség. Kísértetiesen emlékeztet a repülés hőskorában elkövetett bátor lépésekre, amikor az előrejutás olykor bizonytalan kimenetelű tettek vállalását is megkövetelte.)

Résztvevők:

Kozenkai Jenő vezető pilóta, oktató,

Szántai Kiss József oktató.

## Növendékek:

### I. csoport:

Bokor András,  
Hideghéty József,  
dr. Bajusz Huba,  
Ambrus Sándor,  
Balogh János,  
Börcsök József,  
Korom Ernő,  
Pekárik János,  
Hevesi Menyhért,

### II. csoport:

Jenei István,  
Gyémánt Tibor,  
Csorba Géza.  
Jenei János,  
Kazán Imre,  
Vígh László,  
Tóth Attila,  
Turucz József,  
Kónya Gábor.

Az első csoport kiképzése 1985 novemberében, a második pedig 1986. március végén, április elején indult. Az első benyomások igen vegyesek voltak. Kiderült, hogy a Trabant motoros gép a fokozott igénybevételt nehezen bírja, így nem mindenkor volt adott a folyamatos kiképzés lehetősége. A repülés lehetősége pedig mindig motor állapotfüggő, a mi esetünkben ez hatványozottan megmutatkozó igazságnak bizonyult. A remek hangulat és a sárkányrepülés szépsége, újdonsága minden nehézségen átgázolt bennünket.

A HÓDGÉP, ígéretét megtartva, alkalmazta Pekárik Jánost, Kozenkai Jenőt és Fekete Imrét. Kazán Imre vezetésével géptervezésbe és építésbe kezdett a gyár. A kizárólagos gépépítési joggal feloldva megvásárolta a HÓDGÉP a szárnyépítési engedélyt Molnár Zoltán egri kisiparostól. Ausztriából a korábban megrendelt ROTAX motorok is megérkeztek Hódmezővásárhelyre. Ezzel elhárult minden akadály az első kísérleti példány létrehozása elől.

Szegeden folytatódott a kiképzés és az év vége előtt megtörténtek az első egyedül repülések is.

## 1986

Harvanhat felszállás után, 1986. január 5-én én is egyedül repülő lettem. A területet 15–20 centis hó borította. Ahhoz, hogy repülni tudjunk, kb. 100x5 méteres részt megtisztítottunk a hótól, ezen a területen folyt a repülő üzem. A hőmérséklet - 5 C° körül volt talajon. Elképzelhető, hogy az első egyedül repülés nem a legideálisabb körülmények között zajlott le?

Közben a HÓDGÉP-nél kialakítottak egy fejlesztési és építő műhelyt, ahol nagy erővel folyt a 0-sorozatú gépek (20 db) a motoros sárkányrepülők építése. Az első példányok még kísérleti célból épültek, ezek a végső minősítésig néhány nagyon komoly vizsgálaton estek át. Az első Apolló CX 1100-as ROTAX motoros, kétszemélyes gép – a kiképzést gyorsítandó – a szakosztályhoz került. Ezzel a géppel új lendületet kapott a kiképzés üteme és megindult a második csoport képzése is. Itt kapcsolódott az oktatásba Szántai Kiss József és Csúri Sándor is. A terhek döntő részét Kozenkai Jenő viselte. Nem ismert lehetetlent, minden energiájával a kiképzés eredményességét segítette. A szakmai képzés színvonala nem sokkal haladta meg az elégséges mértéket, de ez – jelen esetben – érthető, hiszen az oktató és a növendék együtt tanulta ennek a repülési formának az ábécéjét. A sok fortélyt, technikai fogást – amit kikényszerített ez a repülési mód – akkor tanultunk meg amikor már egyedül repültünk. Nagyon jó hatással volt a biztonságunkra a repülés utáni csoportos megbeszélés, az esetleges buktatók megismerése, azok kiküszöbölése céljából. Figyelemre méltó jelentősége volt a közös értékeléseknek a későbbi repüléseink színvonalára és a társaság összekovácsolására is. A cél az volt, hogy minél hamarabb olyan repülni tudó emberek kerüljenek előtérbe, akik továbbképzéssel, rövid idő után elérik az oktatói szintet. A fennmaradás érdekében a szakosztálynak szüksége volt minél több képzett oktatóra, hogy a létjogosultsága stabilizálódjon a klubon belül. Az idő múlásával igazolódott ez az álláspontunk. A pilóta jogosítás megszerzése után hárman, négyen intenzív repüléssel igyekeztünk mindent elsajátítani, amit az akkori repüléstechnika lehetőségül adott. Az erőfeszítés megteremtette a maga gyümölcsét. Ambrus Sándor, Balogh János, Korom Ernő és én, Bokor András, 1986. április 20-án sikeres oktatói vizsgát tettünk. A klubvezetés főállásban alkalmazta Börcsök József SES oktatót, (szerző megjegyzése: SES a segédmotoros könnyűrepülőgép vezető szakmai jelzése) akinek feladata volt koordinálni a repüléssel kapcsolatos minden teendőt. A munka menetében, gyakorlat közben bizonyosodott be, hogy az elképzelés nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket, így a nyár végén meg is szüntették a sebtében létrehozott beosztást.

HÓDGÉP a nyár elején saját (bérelt) területén – Kozenkai Jenő vezetésével – kísérleti repüléseket hajtott végre az új típus berepülésével. (Szerző megjegyzése: a gyár mellett alakítottak ki a gépek fel- és leszállására alkalmas területet a kísérleti repülésekhez. Később Vásárhely egyik keleti kijáratánál, az Orosházára vivő út bal oldalán, mindjárt a városon kívül hoztak létre új repülőteret a berepülésekhez. Mindezek ellenére, a bázisrepülőterük Szegeden volt, ahol a berepüléseket, bemutatókat és az értékesítéseket hajtották végre.



A hódmezővásárhelyi repülőterek, leszállóhelyek akkor még nem voltak engedélyezve.) Itt és az általuk végzett repülések ellenkeztek a korabeli légügyi előírásokkal. A szabálysértések, a repülési fegyelem gyakori áthágása felett a klub vezetősége már nem hunyhatott szemet. Sajnálatosan a figyelmeztetések nem a rend helyreállítását segítették elő, hanem a viszony elmérgesedéséhez vezettek, melyek már a személyeskedésig is eljutottak. A Kozenkai Jenő öntörvényűségével irányított szakosztály lépésről lépésre szembekerült a klub tagságával és vezetőségével is. A rendbontásnak az 1986. október 17-én született kizáró fegyelmi határozat vetett véget. Ezzel az 1985–1987. év közötti időszakban vezetői szerephez jutott Kozenkai-féle csapat eltűnt a sárkányrepülés színteréről, velük együtt távoztak a szimpatizánsok is.

Saját értékrendem szerint tényként kell megemlíteni, hogy nélkülük sokkal később indulhatott volna a motoros sárkányrepülés Szegeden. Erényeiket, érdemeiket és hibáikat összevetve – el kell ismerni – a mérleg nyelve a jól végzett munka irányába mutat. Én, mint krónikás és mindvégig az események résztvevője csak köszönettel tartozom munkájukért. Ma már nem jellemző az a felemás helyzet, ami akkor uralkodott, amikor még nem volt egységes szabályzat és az újat, a sárkányrepülést még nem lehetett egy kalap alá vonni a hagyományos repüléssel.

1987

Ez az év minden szempontból mozgalmas esztendő volt. Február 10-én a HÓDGÉP megkapta az új motoros sárkányrepülő gyártási engedélyét, ezt követően megkezdődött a sorozat, a gépek összeépítése. További fontos esemény volt – a szakosztály életében is – az, hogy a HÓDGÉP vállalat és a Csongrád Megyei Repülőklub együttműködési megállapodásban szabályozta a szegedi repülőter használatát. Ez lett a gyár bázis repülőtere, ahol a berepüléseket (technikai ellenőrző repülés) hajtották végre és itt adták át a megrendelőknek, a vásárlóknak a motoros sárkányrepülő gépeket.

Az esztendő tavaszán, április 4-e és 12-e között, SES tábort terveztünk és szerveztünk. A képzési tervünket a klub vezetősége jóváhagyta, így annak megfelelően kezdtük meg az oktatást. Oktató: Ambrus Sándor, dr. Bajusz Huba, Szántai Kiss József és Turi István volt. Növendékek: Ambrus Balázs, Csorba Géza, Fazekas Anikó, Izsvák Zsuzsánna, Jenei István, Lukácsovics Tamás, Martinecz István (MMRK), dr. Mécs László, dr. Nagy Antal, Turucz József, Vattay Péter, Vigh János (MMRK) és Vigh László. A jugoszláviai

Szabadkáról növendékünk volt még Kovács Mihály és Szűcs Rudolf. A csoportból csak kevesen jutottak el az egyedül repülésig.

A tavasz folyamán Pekárik János szakosztály-vezető lemondott választott tisztségéről, de vállalta a függővitorlázóknál a műszaki vezetői tisztséget. Az új vezetőség tagjai lettek: dr. Bajusz Huba szakosztály-vezető, Szántai Kiss József SES vezető pilóta, Ambrus Sándor SES műszaki vezető, Balázs Gábor függővitorlázó vezető pilóta és Pekárik János függővitorlázó műszaki vezető.

Az új vezetőség választása nem a soros tisztújítással függött össze, hanem a belső feszültségeink feloldását szolgálta. A várt rend és nyugalom nem teljesedhetett ki, mert a klubtitkár, Csikós József, erős kézzel kezdte az újonnan megválasztott vezetőségnél a rendcsinálást. Ott és azokra csapott le, akik vétkesek voltak az ötleterzerűen vezetett okmányolásban, a hiányos adminisztrációban, a visszamaradt káoszért. A klubtitkár és a szakosztály-vezető közötti vita olyannyira elmérgesedett, hogy csak levelezés útján tárgyaltak. Várható volt, ami 10 hónap elteltével be is következett, nevezetesen az, hogy a klubtitkár felmentette a szakosztály vezetőjét megbízatásából.

A belső csatározások csak hátráltatták, de meg nem akadályozhatták előre jutásunkat. Sikerral fejeződött be két db új MÁGUS 3 típusú gép építése. Tagjaink öt hegyi és csörlő táborban vettek részt. Balogh János pilóta II. és vontathatói, Korom Ernő pilóta I. és csörlőkezelői, illetve Tóth Attila csörlőkezelői, a motoros sárkányrepülők 14 SES pilóta és 8 SES oktatói jogosultságot szereztek. Sokasodott a magán-repülőgépek száma is. Kezdetét vette a SES pilóta képzés is, ami országosan is elismerést váltott ki. A HÓDGÉP megbízása alapján a megrendelői közül 21 fő pilóta kiképzését mi teljesítettük, továbbá bemutató repüléseket is végeztünk a megrendelésükre. Az így kapott ellenszolgáltatás fontos bevétele volt a szakosztálynak.

Úgy látszott, hogy erőfeszítéseink, eredményeink ellenére sem tudtuk elfogadtatni szakosztályunkat a klubon belül. A közös repülések utáni eligazításokon csak az elmarasztalás és az akadékoskodás volt a jellemző. Oka változatlanul az elfogadásunk hiánya volt. Még mindig nem tekintettek egyenlő partnernek bennünket a hagyományos sportrepülők.

A Légügyi Igazgatóság 1987-ben keltezett utasítása szerint a repülőklubok tagságának (pilóták) kötelezően repülő távbeszélő kezelői vizsgát rendelt el azoknak, akik még nem rendelkeztek azzal. A többhónapos intenzív tanfolyam rendkívül megerőltető volt, mivel a tananyag magában foglalta a Nemzetközi Távközlési Ismereteket is.

A jugoszláviai Ada községben egy 10 fős motoros sárkányrepülő kiképző tábort szerveztek meghívóink. Oktató dr. Bajusz Huba, Hideghegy József és Turi István volt.

A motoros sárkányrepülés megerősödése biztatást adott a gyalog sárkányosoknak. Mindinkább erősödött a hitük, a lehetőségük, hogy rövidesen megvalósíthatják síkvidéki repülési vágyaikat, álmaikat. Ennek egyik előfeltétele volt a gyalog sárkányok emelésére alkalmas csörlőszerkezet megépítése. A megvalósítást egy lelkes csapat ígérete indította. Ambrus Balázs, Balogh János, Korom Ernő és Muzsik Mihály vállalták a szerkesztés és az építés munkáját, de szinte senki sem maradt ki a csapatból. A csörlő megépítése – mivel több ponton eltért a hagyományos vitorlázórepülő csörlősi technikától – több új mechanikai megoldást követelt, amit az alkotóknak menet közben kellett kitalálnia. Az akarat, a tenni akarás csodákra volt képes. A tervezők elképzelései valóra váltak.

A '86-'87-es években többen is vásároltunk Molnár Zoltán repülőgép építő kisiparostól Apolló CX 1100-as típusú motoros sárkányrepülő Trabant motorral. Sajnos ez az energiaforrás nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket. A sok műszaki meghibásodás miatt el kellett adnunk a gépet. A Rotax motorral szerelt típusok üzembiztonsága jóval meghaladta a Trabantosokét. A fejlődés nagy léptekkel haladt és ennek során mindig új és újabb szárny és egyéb technikai korszerűsítés jelent meg, ami biztonságosabbá tette a gépek repülését. Más vonatkozásban nemcsak a tökéletesedés, de a repülőesemények is meglátogattak bennünket. Szakosztályunkat is elérte a szárny-, a trike- és a légcsavar-törés, de szerencsére egyik sem követelt személyi sérülést.

A gyalogsárkányosok is keményen dolgoztak, hogy most már a Szegeden is lehetséges vontatással vagy csörlőssel minél többet repülhessenek. Táborokat is szerveztek, ahol már nem kizárólag csak szegedi pilóta növendékek vettek részt. Egy egy csoportos kiképzés után szinte valamennyi résztvevő vontatható pilóta, vontató pilóta és csörlőkezelő jogosultsággal térhetett haza. A mozgalmas, lendületes munka feledtetni tudta a korábbi sérelmeket, így 1987. április 21-én megtörtént Ambrus Sándor szakosztály-vezető kinevezése aki vállalta még a műszaki vezetői feladatot is. Ugyanekkor kapott megbírást dr. Bajusz Huba SES vezető pilóta feladatra.

A szakosztály tagjai voltak 1986–1987-ben:

- |                        |                     |
|------------------------|---------------------|
| 1. Ambrus Sándor,      | 25. Manga Gábor,    |
| 2. dr. Bajusz Huba,    | 26. Muzsik Mihály,  |
| 3. Balázs Gábor,       | 27. Nagy László,    |
| 4. Balikó Gabriella,   | 28. Pekárik János,  |
| 5. Balogh János,       | 29. Ráksi Ferenc,   |
| 6. Berta Ernő,         | 30. Szabó András,   |
| 7. Bokor András,       | 31. Szabó András,   |
| 8. Börcsök József,     | 32. Székely László, |
| 9. Csorba Géza,        | 33. Tóth Attila,    |
| 10. ifj. Csorba Géza,  | 34. Turucz József,  |
| 11. Csúri Sándor,      | 35. Vígh László,    |
| 12. Darázs Zoltán,     | 36. Bódi Ernő,      |
| 13. Fazekas Anikó,     | 37. Dinnyés Ferenc, |
| 14. Gyémánt Tibor,     | 38. Erdélyi Tibor,  |
| 15. Hevesi Menyhért,   | 39. Erdődi Antal,   |
| 16. Hideghéty József,  | 40. Juhász Csaba,   |
| 17. Izsvák Zsuzsanna,  | 41. Ludányi János,  |
| 18. Jenei István,      | 42. Magyar Bálint,  |
| 19. Jenei János,       | 43. Oláh Borbála,   |
| 20. Kazán Imre,        | 44. Rózsa Gyöngyi,  |
| 21. Korom Ernő,        | 45. Turi István,    |
| 22. Kozenkai Jenő,     | 46. Balogh Antal,   |
| 23. Lukácsovics Tamás, | 47. Maróty István,  |
| 24. Mécs László,       | 48. dr. Nagy Antal. |

(Szerkesztői megjegyzés:

A repülés érdekében tett kiemelkedő munkájáért az MHSZ Kiváló Munkáért Érem bronz fokozatát kapta meg a repülő klub március 7-i közgyűlésén Balázs Gábor és Ambrus Sándor a szövetség főtitkárától. A Honvédelmi Érdemérem HM miniszteri elismerését Bokor András érdemelte ki.)

A Légügyi Igazgatóság – még 1987-ben – kötelezte a sárkányrepülő oktatókat is a szakszolgálati engedély megszerzésére, ami természetesen eredményes hatósági vizsga után vált elérhetővé. (A szerző megjegyzése: a vizsgára bocsátás feltételei között szerepelt a kb. 100 óra repült idő, az oktatói minősítés és a rádió forgalmazásból tett eredményes vizsga.) Már az imént említett Rádió Távbeszélő Kezelői vizsga kötelezettsége is sokakat elriasztott a sárkányrepüléstől, gondolható, hogy az újabb, fölöslegesnek vélt követelés csak tovább növelte a lemorzsolódást.

A HÓDGÉP sorozatban gyártott Apolló CX 1100 ROTAX típusú gépeit – a gyárral kötött megállapodás alapján – Szegeden szereltük össze, a korábban ideszállított szerkezeti elemekből és csak az ellenőrző repülések után adtuk át azokat a vevőknek. A berepülést Ambrus Sándor, Szántai Kiss József, Hideghéty József és Balázs Gábor végezhetette. Munkájukért tiszteletdíjat fizetett a HÓDGÉP. Amikor ez a lehetőség 1989 telén megszűnt, Ambrus Sándor minden választott tisztségéről lemondott. Egy viharos szakosztály gyűlésen Turi Istvánt választottuk meg a szakosztály élére és egyben vezető pilótának is. A műszaki vezetői feladattal Hideghéty József tagársunkat bíztuk meg.

Ebben az évben folytatódott az oktatás, a bemutató repülések – mint ahogyan azt az előző időszakban is tettük – de a szakosztály létszáma kisebb mértékben csökkent, mint azt megtapasztaltuk. Turi István nagy és reális tervekkel fogott munkához, magával ragadta az egész csapatot. Ekkor szerveztünk nagyobb távolságra repülést. Útvonalunk Szeged–Békéscsaba–Szeged volt. Résztvevők: Ambrus Balázs, dr. Bajusz Huba, Bokor András, Turi István és dr. Nagy Antal voltak. A repülés időpontja: 1989. április 23-a. Dr. Bajusz Huba–Ambrus Balázs gépének Rotax motor-dugattyúja kilukadt, szerencsére az esemény az orosházi repülőtér légtérében történt, így ott sikeres kényszerleszállást tudtak végrehajtani.

A megszorodott magángépek elhelyezése, tárolása sok gondot jelentett. A hangárokból hely nem volt, ezért minden ki- és berakodásnál szét- és össze kellett szerelni a gépeket. A magángépek tárolására és üzemeltetésére a Repülőklubbal egy szerződéstervezetet készítettünk elő, amelyről azt vártuk, hogy csökkenni fog a repülőtérén tárolt gépek száma. A valóság nem a remélt mértékben igazolta vissza elképzeléseinket. A szerződés lényege az volt, hogy a klub meghatározott óraszámban biztosítja – a tulajdonjogtól függetlenül – (üzemelteti) a repülést akkor is, ha a gépeket nem a szegedi repülő-

téren tárolják a tulajdonosok. A hangárok zsúfoltsága – az érthető kényelmi szempontok okán – megmaradt. Abban az időben a gépparkunk 14 db függő sárkányból és 7 db motoros sárkányból állt.

Közben kialakult egy-egy csapat, akik már versenyekre jártak és figyelemre méltó eredményeket értek el. A gyalog-sárkányosokat Balázs Gábor, Balogh János, Korom Ernő, Muzsik Mihály és Tóth Attila képviselte. A motoros sárkányosok csapata dr. Bajusz Huba, Bokor András, Hideghéty István, Maróty István, Ambrus Sándor, Balogh Antal, Halász Marcell, Juhász Csaba és Turi István összetételű volt. A Nemzeti Motoros Sárkányrepülő Bajnokság zalaegerszegi versenyén (1988. augusztus 30.) dr. Bajusz Huba szegedi versenyző a megtisztelő 2. helyet szerezte meg.

(A szerző megjegyzése: a HÓDGÉP az 1989-es politikai események és a változó gazdasági helyzet miatt megszüntette a sárkányrepülők gyártását, ezzel vége szakadt egy jól induló folyamatnak. A repülőtéren tárolt új gépek eladása még megtörtént, ezután megkezdődött a gyárban felhalmozott anyagok, motorok értékesítése. Ez évben a repülőklub anyagi helyzete megnyugtatóan stabil volt, így lehetőségük nyílt arra, hogy a felkínált repülőgép építési és javítási anyagokból, sőt a motorok közül is vásárolhattak a szakosztálynak. Ekkor került a tulajdonunkba egy új Apolló CX 1100-as ROTAX gép és egy szárny, illetve trike alkatrész is. A kiadásítás igazi nyertese Molnár Zoltán repülőgép-építő kisiparos volt, aki minden lehetséges anyagot megvásárolt. Természetesen a (volt) gyári alkalmazottak (vezetők) is beszerettek maguknak anyagokat, amiből Hódmezővásárhelyen sokáig épültek még magángépek – tehát a beszerzésük jó üzletnek bizonyult. A kész gépek javarészt az akkor még tömegesen létező téészek vásárolták meg munkarepülés céljára, de jutott magánkézbe is. Így múlt el egy nagy reményekkel induló magyar sárkányrepülőgép-gyártás „dicsősége” mindjárt a start után.)

Mint krónikás, kötelességemnek tudom, hogy megörökítsem azok nevét, akik e korszak úttörői voltak, akik minden erejükkel hozzájárultak a motoros sárkányrepülés fejlesztéséhez, szegedi megmaradásához. Ők azok, akik megérdemlik az utókor emlékezetét: Kozári József, Kazán Imre, Pekárik János, Rác Sándor, Czuczi Győző és Fekete Imre. A gyártott gépek nagy része még ma is repül – nálunk is.

Czuczi Győző fia Hódmezővásárhelyen sárkányrepülő baleset áldozata lett. Utasa túlélte a zuhanást. Ez a halálos kimenetelű esemény lezárta a hódmezővásárhelyi sárkányrepülő sport létét.

A szakosztály életében beállt pozitív változások és a géppark reményt adott arra, hogy többet tudunk repülni és megőrizhetjük ütképeségünket. Sajnálatosan ezek a reményeink nem a vártak megfelelően teljesültek, alatta maradtak a realisan elérhetőnek is. Az Apolló CX 1 100-as géppel csak kevesek repülhettek és az oktató gép is néhány – arra jogosultsággal rendelkező – tagnak állt alkalom adtán rendelkezésére. Ez belső feszültséget hozott magával és a szakosztály további karcsúsodását eredményezte.

Érdekes kezdeményezéssel állt elő Turi István. Javasolta, hogy vásároljunk 2 db úszótalpat, hogy a vízről felszállást is kipróbálhassuk. Szegeden és környékén (a Maty-ér nem jöhetett szóba) nem találtunk a célnak megfelelő, alkalmas vízfelület, így a jugoszláviai Palicsi tavon próbáltuk ki azokat. Különböző engedélyek beszerzése után Turi István, dr. Bajusz Huba, Ambrus Sándor, Hideghéty József, Balázs Gábor, Károlyi Zoltán (volt gazdasági vezető), Bokor András és Ambrus Balázs, valamint a vízitálpak gyártója utazott ki a kísérleti repülésre. A kipróbálás nem járt sikerrel. Az egyik felszállást követően a bal talp levált és a dr. Bajusz Huba vezette gép a vízbe csapódott. A pilóta csak a szerencsének köszönhetően tudott kiszabadulni a 10–13 C°-os vízből. A gép szárnya és a trike összetört. Szerencsére a hatóság nem avatkozott bele a repeseménybe. A vizsgálatok során kiderült, hogy a talpak felfüggesztési pontjai műszakilag nem feleltek meg a statikai követelményeknek. Egyszerűen gyengén voltak felerősítve, ez okozta a törést. Később volt még egy próbálkozás, de ezután a kísérletező kedv, a nagy nekibuzdulás elcsendesedett. Tudomásom szerint azóta sem próbálta ki senki ezt a repülési lehetőséget.

A repülőklub bevételeit gyarapítva megkezdtük az utasrepülést. Ezt a feladatot Bokor Andrásra és Hideghéty Józsefekre bízta a szakosztály és a klub vezetősége. A klub tisztikarában is változás történt. Még ebben az évben Rác Tamást tüntette ki bizalmával a tagság, amikor is őt választotta meg a klubtitkári feladatra. Benne látta a szakosztály további működésének lehetőségét.

1989

Turi István egy olyan kezdeményezéssel rukkolt elő, amely az ország valamennyi motoros sárkány szakosztályát Szegedre invitálta. Sikertült 1989. december 8–9-re itt megszervezni az első szakszolgálati vizsgát. (A szakszolgálati jogosítás csak egy évre szólt és nem tartalmazta az oktatási engedélyt.)

A hatósági bizottság Kovács József, Vitkovszki József és dr. Ordódy Márton tagokból állt.

Szegedről eredményes vizsgát tett: Ambrus Sándor, dr. Bajusz Huba, Bokor András, Balázs Gábor, Hideghéty József, Turi István. Forráskútról: Balogh Antal, Maróty István és Tóth János. A 30 fős csoportból, akiknek az adatai még fellelhetők: Acsai Pál és Hajagos Károly (Kecskemét), Nagy Szilveszter (Szolnok), Hideg Imre (Kiskunmajsa), Koós László (Szarvas), Rozsnyai János (Orosháza), Védőbenyecz János (Békéscsaba), Osvárt Lajos (Szentés), Szuda Károly (Albertirsa). Három személynek nem sikerült elsőre a hatósági vizsga, de az ismétlés lehetősége biztosított volt, később ők is megfeleltek a követelményeknek. A rendezvény sikere a szegediek hírnevét öregbítette az ország sárkányrepülőinek táborában.

A szakosztály létszáma az előző két évhez viszonyítva nem sokat változott. A regisztrált 48 főből csak kevesen és időnként érdeklődtek a munkánk iránt, többségükben nem jártak ki a repülőtérrre, így nem is repültek. A gyakorlati repülésben csak egy szűk csoport vett részt folyamatosan. Dr. Bajusz Huba rendszeresen versenyekre járt, tehát érdemben nem tudott bekapcsolódni a repülőtér mindennapi életébe. Bokor András oktatott, utast repültetett és bemutatókat repült. Hideghéty József a gyakorlati képzésben és az utasrepültetésben tudott résztvenni. Korom Ernő elfoglaltsága miatt csak ritkán tudott az utasrepültetésbe bekapcsolódni. Turi István a kisértés repülésével kötelezte el magát. Forráskúton Balogh Antal, Maróty István, Tóth János kialakított egy (saját) fel- és leszállásra alkalmas területet, ott repültek.

Ebben az évben került a szakosztályhoz Varga Károly, aki ma már a műszaki vezetés feladatát látja el, közmegelegedésre. Az évközi inaktivitásból következtetett, hogy amíg növekedett a repült órák száma és sokasodott a versenyeken elért jó eredmény, szervezeti szempontból nem tudtunk jeleskedni úgy, ahogyan azt magunktól is elvártuk. A szakosztály létszáma mindinkább karcsúsodott. Ez ismét odavezetett, hogy új szakosztály-vezetőséget kellett választanunk.

(Szerkesztő megjegyzése: 1989. október elsején mind a gyalogsárkányosok, mind a motorosok honvédelmi napon vettek részt Szentesen. A tízezer-nyi néző – Edelényi Gábor adata a TV Híradóban hangzott el – előtt nagy sikerrel mutattak be csörlésből és vontatásból felszállásokat. A motorosok a helyi klub tagjaival közös programban vettek részt.)

\*



A szerkesztő megjegyzése:

A Magyar Repülő Szövetség (MRSZ) 1989. november 11-én kivált az MHSZ-ből és a magyar sportrepülést (ejtőernyősöket, sárkányrepülőket, hőlégballonosokat, siklóernyősöket) irányító önálló szervezetté alakult, az 1989. évi 9. sz. törvényerejű rendelettel pedig legitim szervezetté vált. A Magyar Honvédelmi Szövetség 1991. augusztus 1-jével szűnt meg. A sportrepülést 1989. novemberéig irányító MHSZ és az önállóvá lett MRSZ között folyó, a repülőterek és létesítményei tulajdonjogának kérdésében megkezdődött vita napjainkban zárul le. Sajnálatosan ezt a méltatlan párviadalt (hatalmi fölénnyel rendelkező) egy-két minisztérium örökölte és ma is folytatja a repülőklubok rovására. Ez az áldatlan helyzet jellemző a szegedi repülőtér 2001-ben is vitás helyzetére. Az önállóvá lett Magyar Repülő Szövetség egy merőben új helyzetet teremtett, amivel is a magyar sportrepülés újabb történetének lapjait kezdte meg írni.

\*

Rövid összefoglalás 2000 végéig:

1990. május hónapban négy napos versenyen vett részt Ambrus Sándor és Vigh László Boglárlellén.

A vitorlázórepülő szakosztályból dr. Csergő Tibor és Risnyovszky Károly kérte a szakosztályt, hogy a motoros sárkányrepülésben juttassuk el őket az egyedül repülésig. Oktatóik: Hideghéty József és Bokor András.

Május 15-én Budapest környékén halálos kimenetelű légibaleset történt. Rózsa Gyöngyi Cygnus típusú függővitorlázóval, mintegy 50 méterről lezuhant. A katasztrófa oka ismeretlen, valószínűleg tipushibából eredt.

Augusztus 5-én Sándorfalván, a labdarugó pályán a kedvezőtlen szélviszony miatt a gép átesett és „leült”. Sem az utas, sem a pilóta nem sérült.

Az évet szilveszter napján örömpüléssel zártuk.

1991. április 6-án megkezdődött a téli időszakban felkészített növendékek gyakorlati kiképzése. Balogh Ferenc, Böngyik Zoltán, Csikós Tibor, Farkas József, Gera Lajos, dr. Nagy Antal, Ördögh Lajos, Pasek Attila, Szabó János közül négyen jutottak el az egyedül repülésig. Csak Csikós Tibor, Farkas József, Gera Lajos és Szabó János tett sikeres vizsgát. Az oktatást Bokor András és Hideghéty József végezte.

A szakosztály meghívást kapott a FAI által kiírt „Balaton Csillagtúra” versenyre. Cél a meglévő repülő technika teljesítményének és a vezetési gyakorlatnak a próbája. Azok, akik végigrepülték az 500 kilométeres távot, kiérdemelték az EZÜST KOLIBRI jelvényt és a viselésére jogosító oklevelet. Az abszolút győztes ARANY KOLIBRI-t kapott. Ez már minőségi előrelépés volt a motoros sárkányrepülésben. Szegedet Bokor András és Hideghéty József képviselte a versenyen, akik a vontató kategóriában első ízben kapták meg a kolibri jelvényt.

Május 11-én a szakszolgálati engedély meghosszabbítási gyakorlati és elméleti anyagismereti vizsga volt. (Még mindig nem vonatkozott az oktatói szakszolgálati engedélyre.)

Augusztus 23-án még volt egy motoros sárkányrepülő verseny, ahová a szakosztály fiatal pilótáit küldtük el. Erről a Szarvas Kupáról jó eredménnyel tértek haza.

1992. A téli hónapokat, mint minden esztendőben, most is az elméleti képzés, a szokásos műszaki fölülvizsgálat és a szükséges karbantartási munkák töltötték ki. Nagy szükség lett volna az oktatói állomány fiatalítására, de a törekvés nem hozta meg a kívánt eredményt.

Májusban szomorú hírt kaptunk. Szűcs Rudolf, a szabadkai repülőtér parancsnoka – aki nálunk tanulta a sárkányrepülést – utasával lezuhant és életüket veszítették.

A klubon belül működő ejtőernyős szakosztály néhány jól képzett tagja kidolgozta a sárkányból ugrás elméletét. A gyakorlati megvalósításhoz az ugrató gépet is át kellett alakítani úgy, hogy az ejtőernyős elférjen az ülésben és biztonságosan hagyhassa el azt. Tapasztalat és engedélyek híján saját elgondolásunk szerint alakítottunk át az ugratásra legalkalmasabbnak minősített gépeket. Az első próbálkozásra 1992. április 25-én Hideghéty József pilótával Csorba József ugróval 1100 méter magasságból került sor. Még ezen a napon délután Turi István is végrehajtott egy ugrást. A következő kísérlet május 3-án Bokor András pilótával, Németh Endre ejtőernyőssel 1500 méter magasságból történt.

Oktatói szakszolgálati engedélyt szerezhetett május 8-án Ambrus Sándor, Balázs Gábor, Bokor András, Hideghéty József, Turi István, Tóth János.

November 7-én Gera Lajos motorhiba miatt sikeresen kényszerleszállt. Személyi sérülés nem történt.

1993. A téli elméleti képzés műszertannal és navigációval bővült. A képzést a gyakorlatban megmutatkozó kisebb-nagyobb buktatók indokolták. Az oktatást Bokor András vállalta magára. Április elején, az ellenőrző repülések után az új pilóták intenzív repülési feladatot kaptak, hogy repülési biztonságuk, repülési gyakorlatuk növekedjen arra a szintre, ahonnan bonyolultabb feladatok elsajátítására indulhatnak.

Az ejtőernyősök ismét jelentkeztek, így április 17-én és 30-án, valamint május 1-jén, majd június 30-án Bokor András, illetve Hideghéty József motoros sárkányból ugrottak. Ez volt az utolsó ilyen lehetőségünk, mert Miskolcon, hasonló szituációból eredően halálos kimenetelű baleset történt. Ezt követően a hatóság letiltotta a sárkányból történő ejtőernyős ugrást.

Május közepén (13-án) megjelent a reptéren egy német gyalogsárkányos és siklóernyős csoport, akik csörlő üzemmódban gyakorolták tudományukat kizárólag a repülés örömeért. Két név a csoportból: Stolz Rüdiger, Berger Silke.

Május 15-én a csanyteleki falunapon bemutató repülést tartottunk, majd utasokat repültettünk. Még mindig májushoz kapcsolódik az, hogy jugoszláv motoros sárkányos barátaink minket kértek meg a tavaszi ellenőrző repülésre, ugyanis az otthoni hatóságai elfogadják (elfogadták) a mi alkalmassági igazolásunkat, így megkezdheték a repülést. Résztevők voltak: Kovács Mihály, a szabadkai repülőtér parancsnoka, Nagy Kanász László, Kinyudzsity Muskó, Rámity Frányó, Szűcs István és Sarnyai László. Az ellenőrző repüléseket Hideghéty József és Bokor András végezte.

A késő őszi folytatott kiképzésben volt oktatói fölkészítés is. Oktatók jeleltek: Csikós Tibor, Gera Lajos és Varga Károly voltak.

Az év során két repesemény is történt. Augusztus 2-án Széll Katalin felszállás közben fölborult a 36–114 sz. sárkánnyal. Szerencsére személyi sérülés nem történt. Sajnálatos, hogy Széll Katalin az eseményt követően abbahagyta a repülést. A másik – hasonlóan szerencsés – esemény november 7-én történt a 36–143 sz. motoros sárkánnyal.

1994. Az elmúlt évek hangyaszorgalommal gyűjtött gyalogsárkányos eredményei most tetőztek. Köszönhető ez a Balázs Gábor vezette lelkes csapatnak. Sok versenyen vettek részt és mindenhol tisztes eredménnyel tértek haza. Rendszeresítették 1988-tól a csörlést és 1990-től a vontatást is. Különböző jogosultságokkal kerültek ki a szegedi nyári táborok résztvevői, ahová neves pilóták is meghívást kaptak. A tábor résztvevői közül sokan kerültek ki oktatói vagy vontató pilóta és csörlőkezelő minősítéssel.

Csizmarik Gábor, aki 1990-ben kezdett repülni, olyan példás előmenetelt és képességet mutatott, amivel kiérdemelte a válogatott kerettagságot (1995–1996-ban). Hasonló teljesítményt mutatott Béres Gábor is, aki III. helyezett lett a 13. Sárkányrepülő Nemzeti Bajnokságon. (Sajnálatosan, más irányú elfoglaltsága kényszerében 1996-ban abbahagyta a repülést.)

Mind a gyalog-, mind a motoros sárkányosaink az országos eredmény-jegyzéken is előkelő helyet foglaltunk el, ezzel kiérdemeltük azt, hogy a klubon belül is egyenrangú társnak, repülő embereknek fogadjanak el bennünket a más szakágakhoz tartozók. (Szerkesztői megjegyzés: sajnálatos, hogy országosan is hasonló küzdelem volt – a repülőklubokba tömörült sárkányrepülők életében – az állandó bizonyítási kényszer. Ez a trauma alkalmanként enyhült, más esetekben erősödött, de napjainkig sem szűnt meg. Az egyenlő értékű repülő-társkénti elfogadás gyakorta még akkor sem egyértelmű, ha a pilóta sárkánnyal elért szellemi és fizikai teljesítménye – a sportág adott technikai korlátait figyelembe véve – eléri vagy fölülmúlja más repülési szakág csúcseredményét, sikereit.)

A szakosztályban, a téli fölkészülés idején nagy tervek születtek a június 2-án kezdődő „Westel 450” Kupa versenyre, mely hazánk egy nap alatti körbeprepülését tűzte feladatul. Tizenegy UL (ultrakönnyű) és motoros sárkány startolt el. Mi, szegediek, a középmezőny első felében végeztünk.

Szakosztályunk megpályázta és el is nyerte a X. Magyar Nemzeti Bajnokság rendezési jogát. Az esemény fő irányítói: Kiss József (Bp.), Balázs Gábor és Hideghéty József (Szeged), repülésvezetők voltak. A gördülékeny, a jól szervezett verseny elismerést váltott ki mind a versenyzők, mind az országos vezetők körében. Első helyet Rabecz Gábor (Dunaferr), a másodikat Túróchy Endre, a bronzérmes dr. Bajusz Huba szegedi versenyző tudhatta magáénak.

Az év végét egy légibaleset gyászleple borította be. Hideghéty József COS-MOS típusú, 36-149 számú gépével, ismeretlen okból lezuhant és meghalt. Csak sejteni lehetett a katasztrófa okát. A gép motorja nem volt kifogástalan, és a trike-hoz sem a repült szárny volt rendszeresítve. Elvesztésével már a második bajtársát gyászolja szakosztályunk.

Az élet és az alapszabály szerint vezetőválasztást tartottunk, aminek eredményeként a vezető pilóta dr. Bajusz Huba, a műszaki vezető pedig Varga Károly lett.

1995–1996. A klub anyagiakkal ismerte el a sport szempontból sikeres előző esztendőt. Hozzájárult a legszükségesebb pótalkatrészek beszerzéséhez, a szárnyak átvizsgálásának költségeihez és ingyen üzemanyaggal támogatta szakosztályunkat.

Mindjárt a szezon elején, figyelmetlenségből történt repesemény. Id. Mészáros Dezső pilóta elstartolt úgy, hogy a gépet nem ellenőrizte. Az Apolló CX 1100 típusú, 36–143 számú gép üzemanyaga kifogyott, ami miatt terepre kényszerült leszállni és összetört, de javítható maradt. Személyi sérülés nem történt.

A nyár igen sok bemutató repüléssel és az azt követő utasrepültetéssel telt el. Ez a szakosztály anyagi javainak gyarapításához nagyszerű lehetőségnek bizonyult, mellette – nem elhanyagolható szempont – a mi repülési tapasztalatunk is jelentékenyen javult.

Izgalmasnak ígérkező nap volt július 1-je. Ekkor indult az ismét megrendezésre kerülő Magyarország egy nap alatti körberepülésének versenye, most másodízben, ROUND HUNGARY –1995– MOL KUPA elnevezéssel. Nekünk, DAC-os szegedieknek fontos volt azért is, mert közülünk dr. Bajusz Huba és Gera Lajos is részt vett azon. Végül igen jó eredményt sikerült elérniük a versenyen.

A korábbi négy vontató pilóta közül Ambrus Sándor abbahagyta a repülést, Hideghéty József meghalt 1994-ben, Juhász Csaba ugyancsak abbahagyta a repülést, egyedül Balázs Gábor maradt, aki aktivizálható volt. Újakat kellett képezni, hogy a repülés folyamatosságát biztosítani tudjuk. A friss jogosítást szerzett vontató pilóták: id. Mészáros Dezső, Makra Zoltán, Mészáros Tamás és Varga Károly. A nagyobb gyakorlat megszerzéséért a vontató pilóták mind többet szerettek volna repülni a gyalog-sárkányosok örömeire. A két csapat tagjait a közös érdek közelebb hozta egymáshoz, igen jó együttműködés alakult ki közöttük.

(Szerkesztői kiegészítés: motoros repülők versenye volt 1995. október 7-én Szegeden. A sárkány repülők eredménye a Dunaferri versenyzőinek kedvezett, mert az első két helyezést ők nyerték el. Első Rabnecz Gábor, második helyezett lett Király Zoltán–Orosz János páros kétüléssel géppel. A harmadik helyet Csikós Tibor–dr. Tóth Tibor, a DAC versenyzői szerezték meg. A negyedik, ötödik és hatodik helyezés is a szegedi versenyzőké lett, éspedig ifj. Mészáros Dezsőé, majd Varga Károlyé, végül Makra Zoltáné.)

Dunaújvárosban volt 1996. június 15-én a siklószárnyasok Magyar Nemzeti Bajnoksága. A szegediek közül 3. helyezést ért el Béres Gábor, Csizmarik Gábor pedig a 7. helyre futott be. A motorosok Nemzeti Bajnokságát Érsek-Csanádon rendezte az országos vezetés. A DAC-ot dr. Bajusz Huba és Gera Lajos képviselte. Az előkelő második és a nagyszerű hatodik helyet érdemelték ki teljesítményükkel.)

Dr. Bajusz Huba, Gera Lajos és Béres Gábor az országos versenyeken elért 1996-os eredményükkel megőrizték válogatott kerettségüket.

Tanfolyamot indítottunk 1996. június 22-én, mely augusztus 5-éig tartott. Növendékek voltak: Darázs Árpád, Katona Sándor és Kovács Aurél. Amint egyedülrepülővé lettek aktív, majd később meghatározó tagjaivá váltak a szakosztálynak. Oktatójuk Bokor András volt. A falunapoknak szinte állandó résztvevői voltunk. Ezeken a rendezvényeken sok érdeklődő nézte meg látványos bemutatónkat. Minden alkalommal 20-30 fő vett részt az utasrepültetésben. Ekkora igénybevétel mellett a repülőtechnikánk nagymérvű elhasználódása egyenes következmény volt. A téli időszakban szinte teljes felújítást kellett végeznünk. Szerencsére ez a két esztendő is resemény nélkül telt el.

Hagyománnyá lett, hogy az évzárón (nov. 1.) kibővített szakosztály-értekezletet tartottunk, azon beszéltük meg az elmúlt és a soron következő időszak feladatait, majd ezt követően bográcsos vacsorával zártuk a repülési évadot. Az emlékezetes finomságok is főszakácsunkat, Ambrus Balázs szakosztályvezetőt dicsérik, aki kiváló emberi tulajdonságaival és nagyszerű probléma-megoldó képességével sok nehéz helyzeten segítette át a szakosztályt.

1997. Ahogyan az előre látható volt, Varga Károly műszaki vezetőnek teljes téli időszakát lekötötte a gépek repülőképessé tétele. Csak is így volt lehetséges, hogy már március 15-én sor kerülhetett szakszolgálati vizsgára.

Résztvevők voltak: dr. Bajusz Huba, Balázs Gábor, Csikós Tibor, Gera Lajos, id. Mészáros Dezső, Mészáros Tamás, Hegedűs Zoltán, Katona Sándor, Kovács Aurél, Makra Zoltán, Kmeth Sándor, Varga Károly és Kósa Ferenc.

Vizsgabiztos volt: Vitkovszki József. Az eredmények vegyes képet mutatnak. Az elméleti fölkészültség nem mindenkinél érte el a megfelelő szintet.

Május hónapban egy fő, Pesti Ferenc kiképzését kezdhette el Bokor András oktató. Az elsejei repülőnapon Bokor András, Makra Zoltán és Varga Károly repült bemutatót.

A megfoglyatkozott létszámú gyalogsárhányosokat id. Mészáros Dezső, Mészáros Tamás és ifj. Mészáros Dezső erősítette, majd Makra Zoltán is csatlakozott hozzájuk, így egy megfelelően képzett csapat alakult ki. Többen szereztek még ebben az évben oktatói, vontathatói és csörlőkezelői vizsgát.

Béres Gábor lemondott minden választott beosztásáról és abbahagyta a repülést is. Kilépésével sikeres versenyzőt veszítettek a gyalogsárhányosok, ami megmutatkozott a szerényebb éves eredményükön is. A csoport irányításában is változás következett be, a műszaki vezetői feladatokat ifj. Mészáros

Dezső, a vezető pilótai megbízatást pedig Mészáros Tamás nyerte el.

A motoros sárkányosok csoportjában is személyi változás történt. Dr. Bajusz Huba vezető pilóta lemondott, helyét Makra Zoltán töltötte be. A versenyeken résztvevők csoportjába belépett Kovács Aurél, ami lendületesebbé tette a csapatot. Fontos volt mindig – ma sincs ez másként – hogy szakmai elismerésünket, jó hírnevünket a klubok rangsorának előkelő élmezőnyében tartsuk. Amit elértünk, meg kell őrizni.

1998. A téli fölkészülés a kialakult rend szerint zajlott. Az elméleti képzés, a műszaki gépellenzőrzések és az adminisztráció átvizsgálása, az új növendékek beépítése a szakosztály szervezetébe a követelményeknek megfelelően megtörtént. Az ellenőrző repüléseket végrehajtottuk, ezt követően kezdődhetett a gyakorlati kiképzés. Repüléseinkhez a klub továbbra is biztosította az üzemanyagot (mint ahogyan a magángépek díjtalan tárolását is). Július 21-én 2 fővel Varga Róberttel és Guelminó Kálmánnal kezdődött meg a képzés. Később kapcsolódott be a gyakorlati oktatásba Budai János és Zsadányi Csaba, de ők nem fejezték be a tanfolyamot. A vezető oktató Bokor András volt. Két és fél hónap leforgása alatt Guelminó és Varga növendék egyedül-repülő lett. (Guelminó Kálmán Jugoszláviából települt át és hazánkban vállalt munkát. Amint megtanult repülni, ismeretlen helyre távozott, a tanfolyam költségének megtérítése nélkül.)

Makra Zoltán személyes közbenjárásával a klub vezetősége szerződést kötött a Szegedi Környezetgazdálkodási KHT-val munkarepülésekre. A szakosztály a vállalt feladatát sikeresen hajtotta végre. A munkáért kapott térítés az elhasználódott technika felújítását, cseréjét (motor és szárny) tette lehetővé. Az oktatógépbe új Rotax motort építettünk. Az év dinamizmusa elmaradt a korábbiaktól, ennek ellenére a tagok nem panaszkodtak, mert kedvükre és eleget repülhettek.

1999. Óriási fejlődés következett be a sárkányrepülés technikai és biztonsági megoldásaiban. Csak a szegedi – közel – húsz esztendő alatt alakult ki a szervezeti rendszer, a szabályzatok, a követelmények létrehozása, azok betartásának ellenőrző szervei. A korábban központi hatáskörök közül igen sok került a klubokhoz, szakosztályokhoz. Elismerte a Légügyi Hatóság is azt a nyilvánvaló ténnyt, hogy a rendszer alapegységeinél mind szakmai, mind biztonsági szempontból jól felkészült repülők, lelkiismeretes szakemberek vannak. Tiszta lelkiismerettel kijelentem, hogy gépeink technikai, biztonsági

rendszere világszínvonalú. A bürokrácia nem akadályozta meg a fejlődést. Például, a szárnyak repülőtulajdonsága oly mértékben változott, hogy azok többszörösen meghaladták a régebbi típusok teljesítményét és a változások nem csökkentették a biztonsági értékeket. Ugyanezt mondhatom el a trike-ok teherbíró képességéről is (300 kg), ahol könnyebb, de nagyobb szilárdságú anyagokkal őrződött meg a korábbi terhelhetőség.

A gépek sebessége is meghaladta a régebbi típusokét. A műszerezettség is közelíti a hagyományos repülőgépek felszereltségét. A sárkányrepülés igazi szépségét – és ez a magánvéleményem – az adja, amikor a pilóta nem használ kiegészítő eszközöket, hanem az érzékszerveire, önmagára van utalva repülés közben.

Az emberi tényezőket sem hagyhatjuk figyelmen kívül. Az elmúlt közel húsz esztendő alatt külső, belső kapcsolataink olykor göröngyös utakra is tévedtek. Az eltérő alapbeállítottságú emberek között időnként adódnak éredek-ből és nézőpontból, netán hangulati tényezőkből adódó véleménykülönbségek. A felelősségtudat, amely közös nevezőnk-ből, a repülésből táplálkozott eddig is – és nyeri erejét belőle ma is – megoldhatatlannak tűnő nehézségeken segített át bennünket. Erre bizonyíték a ma szakosztálya, ahol magasan képzett, sokoldalú pilóták művelik magas szinten sportágukat a nem csekély nehézség ellenére. Óriási szerepet vállalt a külső, belső béke fenntartása vagy megteremtése érdekében Ambrus Balázs szakosztály-vezetőnk, aki mindenkor a dolgok jobbik oldalát igyekezett a tagsággal elfogadtatni.

A repülés június 6-án kezdődött. Az év során nem voltak nagy, látványos megmozdulások, bemutatók. Csak a régi pilóták repültek. A sportág egy kissé leeresztett. A három új növendék Kiri Zsolt, dr. Körffy Kornél és Melkuhn Dezső kiképzését Mészáros Tamás és Varga Károly oktató végezte. Sajnos az év nem hozta meg a kezdőknek az egyedül repülést. Az évet az átlaghoz viszonyítva kevesebb repült órával zártuk.

2000. Az év nagyszerű hangulatban, jól indult. Sándorfalván Hegedűs Zoltán barátunknál, bajtársunknál vettünk részt egy igazi bográcsos „évadnyitó” ebéden, de akkor még nem tudtuk, hogy mi vár rá a közeli hetekben. Amire egyikünk sem gondolt: május 27-én azon a részen, ahol ebédeltünk Hegedűs Zoltán gépével lezuhanat és életét veszítette. Halála megrendítette szakosztályunk tagságát. Amíg élünk, őrizzük emlékét.

A „Navigare necesse est” ókori latin szentenciát a pilóták évtizedek óta a maguk szempontja szerint értelmezik és fordítják: „Repülni pedig kell”. A szakosztály repü-



lése az említett időpontban megkezdődött. Az ellenőrző repüléseket a következő pilóták hajtották végre: dr. Bajusz Huba, Bokor András, dr. Csergő Tibor, Csikós Tibor, Darázs Árpád, Gera Lajos, Katona Sándor, Kovács Aurél, Kósa Ferenc, Makra Ferenc, Mészáros Tamás, Pesti Ferenc, Varga Károly, Varga Róbert és Szabó János.

A téli elméleti kiképzés után az új növendékek gyakorlati oktatása is kezdetét vette Bánki István, Gedó Károly, Farkas Gábor, Kiri Zsolt és Papdi Antal részvételével. Oktatók voltak: Bokor András, Csikós Tibor, Kovács Aurél, Mészáros Tamás és Varga Károly. Pilóta jogosítást szereztek: Bánki István, Farkas Gábor, Kiri Zsolt. A szakosztálynak – a kiképzés időszakában – három motoros gépe volt, az egyik a növendékek gyakorlati fölkészítését szolgálta, a további kettő az egyedül-repülők használatára volt rendelve.

A franciaországi Levrouxban rendezett Európa Bajnokságon dr. Bajusz Huba és Kovács Aurél képviselte hazánkat a páros kategóriában. Teljesítményük, sajnálatosan most a tizenhetedik helyre voltak elegendő. A korábbi világversenyekeken ennél tisztesebb eredménnyel kényeztettek bennünket.

A domaszéki, a mórahalmi falunapon látványos repülő bemutatóval szórakoztattuk a nagydídeműt, ami valójában nagy sikert aratott. Szabó János domaszéki tanyáján – ahol saját tulajdonú repülőteret üzemeltet – jól sikerült ebédet vettünk rész, majd ezután, a repülőtér kínálta lehetőséggel élve, nagyszerű sárkányrepülő üzemnapot tartottunk.

A gyalog-sárkányosok – a Mészáros család tagjai – ebben az évben nem vettek részt verseny(ek)en, hanem a szegedi repülőtéren szerveztek csörlésből és vontatásból üzemnapokat.

Az év során szakosztályunk mintegy 1200 liter üzemanyagot használt fel a hozzá szükséges olajjal, ehhez a klub gépek esetében 122 óra repült idő tartozik, míg a magángépekében ez összesen 47 órát tett ki.

A hagyományoknak megfelelően az évet közös vacsorával és pilótaavatással zártuk. Az újdonsült pilóták gömbölyűbb felét légsavarral paskolták meg a még öregebbek. Egyedül repülőkké lettek: Gedó Károly és Papdi András. Új pilóták: Bánki István, Farkas Gábor, Kiri Zsolt.

Az elhasználódott repteknika miatt egy új szárnyat kellett vásárolni.

\*

## Függelék

Szegedi motoros sárkányrepülők névjegyzéke, akik a kezdetektől napjainkig repültek, repülnek (évenkénti csoportosításban)

Név:	Az első egyedül repülés időpontja:	
1. Balázs Gábor	1983	aktív
2. Csúri Sándor	1983	rég nem repül
3. Szélpál Jenő	1984	meghalt
4. Kozenkai Jenő	1985	sárkánnyal nem repül
5. Szántai Kiss József	1985	rég nem repül
6. Korom Ernő	1985	rég nem repül
7. Bokor András	1985	aktív
8. dr. Bajusz Huba	1986	aktív
9. Börcsök József	1986	rég nem repül
10. Balogh József	1985	rég nem repül
11. Hevesi Menyhért	1985	rég nem repül
12. Hideghéty József	1986	meghalt
13. Manga Gábor	1986	rég nem repül
14. Ambrus Sándor	1986	rég nem repül
15. Jenei János	1986	rég nem repül
16. Turi István	1985	aktív, sárkánnyal nem repül
17. Csorba Géza	1986	rég nem repül
18. Vigh László	1987	meghalt
19. Balogh Antal	1986	aktív, nem Szegeden rep.
20. Tóth Attila	1987	rég nem repül
21. Maróty István	1986	aktív, nem szegeden rep
22. Kazán Imre	1986	rég nem repül
23. Samu Ferenc	1986	rég nem repül
24. Martinecz Endre	1987	aktív, Bp.-en repül
25. Szűcs Rudolf	1987	szabadkai repülőtér pk., meghalt
26. Kovács Mihály	1987	aktív, szabadkai reptér pk.
27. Lukacsovics Tamás	1987	rég nem repül
28. Juhász Csaba	1986	rég nem repül

29. Szalkai Károly	1986	rég nem repül
30. Halász Marcell	1986	rég nem repül
31. Turucz József	1986	rég nem repül
32. Gyémánt Tibor	1986	rég nem repül
33. Rácz Sándor	1986	rég nem repül, Hmvhelyi lakos
34. Kovács Imre	1986	rég nem repül
35. Czuczai Sándor	1988	meghalt, Hmvhelyi lakos volt
36. dr. Nagy Antal	1986	rég nem repül
37. Muzsik Mihál	1988	rég nem repül
38. Varga Károly	1990	aktív, műszaki vez.
39. dr. Csörgő Tibor	1990	aktív, klub elnök
40. Risnyovszky Károly	1990	sárkánnyal nem repül
41. Gera Lajos	1991	aktív
42. Farkas József	1991	rég nem repül
43. Szabó János	1991	aktív
44. Csikós Tibor	1991	aktív
45. Vígh Attila	1992	rég nem repül
46. Mészáros Jenő	1992	aktív
47. Takács Árpád	1992	rég nem repül
48. Molnár Endre	1992	rég nem repül
49. dr. Tóth Tibor	1992	aktív
50. Lornyai János	1993	rég nem repül
51. Sarnyai János	1993	rég nem repül
52. Körmöczy Zoltán	1993	rég nem repül
53. Sziveri Zoltán	1993	rég nem repül
54. Széll Katalin	1993	rég nem repül
55. Mészáros Tamás	1993	aktív
56. ifj. Mészáros Dezső	1993	aktív
57. id. Mészáros Dezső	1993	sárkánnyal már nem repül
58. Nyeste Péter	1993	rég nem repül
59. Makra Zoltán	1993	aktív
60. Berkó András	1994	rég nem repül
61. Szent István	1994	rég nem repül
62. Kósa Ferenc	1994	aktív
63. Hegedűs Zoltán	1994	2000. 05. 27-én meghalt
64. Kovács Aurél	1996	aktív
65. Darázs Árpád	1996	aktív

66. Katona Sándor	1996	aktív
67. Pesti Ferenc	1997	aktív
68. Varga Róbert	1998	aktív és
69. Guelminó Kálmán	1998	aki ismeretlen helyre, a képzési költség megtérítése nélkül távozott.

A névsorból kimaradt az a 21 személy, akik 1986-ban Szegeden nyertek képesítést, mint téesz-pilóta, de nem tudjuk sorsuk miként alakult, mert szétszóródtak az országban. Bővebb adatokkal sem rendelkezünk róluk, az időmérő naplóban is csak a családi nevük szerepel.

A fenti névjegyzékből látható, hogy a viszonylag magas kiképzési szám ellenére viszonylag kevés az aktív sárkányrepülőők száma. (Szerk. megj.: általában a repülés más ágazataira is ez az arány érvényes.)

A jelenleg is működő tagjaink repülőképzettsége, beosztása:

Név: rep. beosztás és minősítés:

- |                         |  |
|-------------------------|--|
| 1. Ambrus Balázs        | szakosztály vezető (nem repül)                                 |
| 2. Makra Zoltán         | SES vez. pilóta, oktató, SES vontató pilóta                    |
| 3. Varga Károly         | SES oktató, műszaki vezető, SES vontató pil.                   |
| 4. Balázs Gábor         | SES motoros és gyalogsárkány oktató,<br>SES vontató pilóta     |
| 5. Bokor András         | SES oktató, Ezüst Kolibri tulajdonos                           |
| 6. dr. Bajusz Huba      | SES oktató, Gyémánt Kolibri tulajdonos,<br>válogatott kerettag |
| 7. dr. Csergő Tibor     | klub elnök, SES pilóta, vitorlázó rep. pilóta                  |
| 8. Csikós Tibor         | SES oktató   |
| 9. Gera Lajos           | SES oktató, Gyémánt Kolibri tulajdonos                         |
| 10. id. Mészáros Dezső  | SES oktató és SES vontató pilóta                               |
| 11. ifj. Mészáros Dezső | SES vezető pilóta, gyalogsárkány oktató,<br>SES pilóta         |
| 12. Mészáros Tamás      | SES oktató, gyalogsárkány vez. pilóta,<br>SES vontató pilóta   |
| 13. Mészáros Jenő       | SES pilóta   |

- |                   |  |
|-------------------|--|
| 14. Kósa Ferenc   | SES pilóta                                 |
| 15. Kovács Aurél  | SES oktató, válogatott kerettag, versenyző |
| 16. Katona Sándor | SES pilóta, vit. és mot. pilóta            |
| 17. Darázs Árpád  | SES pilóta                                 |
| 18. Pesti Ferenc  | SES pilóta                                 |
| 19. Szabó János   | SES oktató, motoros pilóta                 |
| 20. Varga Róbert  | SES pilóta, motoros pilóta.                |
- (Szerk. megj.: SES = segédmotoros könnyűrepülőgép-vezető.)

A fenti névjegyzékben már csupán három személy van, aki 15 éve kezdte a motoros sárkányozást és közülük is már csak ketten repülnek. Balázs Gábor csak néha száll fel velünk, azt is csak kedvtelésből.

„Tati”, azaz Hideghéty József haláláig fáradhatatlanul dolgozott a sportág fennmaradásáért. Partnerei voltak Bokor András és dr. Bajusz Huba.

A motoros sárkányrepülő pilóta képzés gyakorlati részét a '80-as években segítették még:

- |                     |              |
|---------------------|--------------|
| Kozenkai Jenő       | (1985–1986), |
| Börcsök József      | (1985–1986), |
| Korom Ernő          | (1985–1986), |
| Ambrus Sándor       | (1986–1988), |
| Szántai Kiss József | (1986–1988). |

A sárkányrepülés robbanásszerű fejlődése Szegeden 1985-ben kezdődött.

Tizenöt év motoros sárkány teljesítménye számokban (1985–2000)

- Felszállások száma: 19 000
- A levegőben töltött órák száma: 3 880
- Üzemanyag fölhasználás: 59 000 liter
- Olaj: 210 liter

A szakosztálynak három motoros repülőgépe van.

\*

Az elmúlt másfél évtizedet a – lehetőségek szerint – megkíséreltem úgy leírni, hogy az olvasó átfogó képet kapjon a kezdetektől napjainkig a szegedi sárkányrepülésről. Az „öreges” megkezdte folyamat ezzel nem zárult le, az ifjú generáció tovább halad immár a kitaposott úton.

Szeged, 2000. december 30.

Bokor András  
SES sárkányrepülő oktató  
DAC

\*

Melléklet:

A DAC klubtitkárának levele dr. Ordódy Mártonnak, az MHSZ OK. sárkányrepülő szakág vezetőjéhez.

„Kedves Marci !

Kérünk, hogy a jövő héten egy napon légy szíves lejönni Szegedre egy előkészítő megbeszélésre az MHSZ és a HÓDGÉP között.

A HÓDGÉP Sárkány-gyártást és értékesítést jelen állás szerint teljes csőd fenyegeti. Légüggyel teljes a káosz. Kozenkai Jenő ezt – mindenhová, így a légügyhöz is küldött – névtelen leveleivel és feljelentéseivel teljesen vakvágnyira vitte. A HÓDGÉP vezetőit orruknál fogva vezette.

A saját személyes érdekeit a Légügy szájába adva egy MHSZ ellenes és a Hódgép-et akadályozó összevisszaságot idézett elő. A HÓDGÉP vezetői végre belátták káros tevékenységét és december közepén elbocsájtották. Egy időben Pekárik János is felmondott.

A HÓDGÉP /Czuczai Győző/ a közeli napokban magas szintű HÓDGÉP–MHSZ–MÉM–LÉGÜGY értekezletet kívánok összehívni a problémából való kilábalásra. Itt írásban adott döntéseket akarnak kieszaközlni.

A HÓDGÉP-nél egyébként végre megindul a munka, rövidesen kész a „0” széria /20 db/. Értékesíteni a vázoltak szerint nem fogja tudni. Felmerült, hogy fődarabonként átadná az MHSZ-nek, és az MHSZ /mint gyártásra és értékesítésre jogosult szerv./ adná el a megrendelőknek. /Megrendelők a HÓDGÉP kapujában toporognak, mi 20 főt kiképeztünk/.

Meggyőződésünk, hogy a tervezett értekezlet eredménytelenül vagy nagyon rossz eredménnyel is végződhet kellő előkészítés hiányában, MHSZ-HÓDGÉP előzetes érdekegyeztetés nélkül. Az már látszik, hogy hosszú huzavona várható vagy a repülőgéppé való minősítés /HA-XAG/ a sírba teszi a HÓDGÉP sárkányt.

A káoszba való betekintésed és a felkészülésed segítésére megküldöm néhány hozzám került irat másolatát. Ezeket magánemberként küldöm, kérek, hogy bizalmasan kezeljed !

Várjuk értesítéseted.

Szeged, 1986. január 06.

Csikós József"

\*

## LÉGÜGYI IGAZGATÓSÁG

---

Budapest – Ferihegy Pf. 41. 1675  
REPÜLÉSMŰSZAKI OSZTÁLY

Ref.: Tajti Géza  
Tel.: 471-580  
Levelünk jele: L.1.5/2523/86.

Hódmezővásárhelyi Mezőgazdasági  
Gépgyártó Vállalat

RÁCZ SÁNDOR elvtársnak,  
Vez. ig. helyettes

Hódmezővásárhely  
Erzsébeti út 5.  
6801

Tárgy: Növényvédő sárkányrepülő dokumentációja.

A HÓDGÉP 12.922/1986. sz. előterjesztésben megküldte az APOLLÓ CX/1250/Aircross/ Nv növényvédő adapterrel felszerelt segédmotoros sárkányrepülő dokumentációját és kérte ahhoz a légügyi hatóság állásfoglalását.

Tanulmányoztam az ügyirathoz csatolt anyagot és annak alapján az észrevételeket a következőkben foglalom össze:

Ha az APOLLO CX/1250/Aircross típusú /sport tevékenységre engedélyezett/ légijárművet növényvédő adapterrel felszerelve látták el, akkor az már a haszontevékenységre szolgáló segédmotoros sárkányrepülő kategóriába tartozik. Így a tervezett rendelkezések alapján a típusvizsgálat már légijárművek légialkalmasságának feltételeiről szóló 3/1969. sz. Légügyi Utasítás előírásai szerint történik.

Ugyanis a kizárólag sporttevékenységre kiadott 45. sz. Légügyi Előírást és annak végrehajtására szóló MHSz Utasításokat nem lehet más tevékenységre azonosan alkalmazni, különösen nem azokkal az „egyszerűsítésekkel” amelyeket többek között a 11/83. sz. műszaki utasítás is lehetővé tesz.

Ennek figyelembevételével kérem a típus dokumentációt a vonatkozó (6/1967., 3/1969.) Légügyi Utasítások szerint elkészíteni, az üzemi berepülésekhez (kísérleti repülésekhez) a programot összeállítani és azt jóváhagyásra a légügyi hatósághoz felterjeszteni szíveskedjék.

Annak érdekében, hogy a növényvédő adapterrel felszerelt segédmotoros sárkányrepülővel megfelelő tapasztalatokat tudjanak szerezni, a kísérleti üzemet 1987. április 30-ig kérem folytatni.

Ezzel egyidejűleg közlöm, hogy a kísérleti repülések időtartamára a HA-XAG lajstromjelet jelöltem ki, melyet a 7. sz. Légügyi Előírás alapján, értelemszerűen kell a gépre felfesteni.

Budapest, 1986. november 27.

Nagy Tibor  
hatósági főmérnök

\*



„MAGYAR HONVÉDELMI SZÖVETSÉG  
ORSZÁGOS KÖZPONT  
REPÜLŐFŐNÖKSÉG

Nyt. szám: 10–14/21/1986

GYÁRTÁSI ENGEDÉLY

Az Iparügyi Minisztérium Ig-206/1982 számú ügyirat és a Légügyi Főigazgatóság 452587/1984 számú ügyirat 6.1.3. és 6.1.4. pontjai értelmében, valamint a gyártási feltételek megléte alapján engedélyezem, hogy a Csongrád megyei Repülő- és Ejtőernyős Klub /továbbiakban: Klub/ Apolló tandem típuscsaládhoz tartozó függővitorlázó és segédmotoros függővitorlázó légitárműveket valamint tartozékait gyártsa. A légitárművek és tartozékaik gyártását a Klub a HÓDGÉP vállalattal kötött együttműködési megállapodás keretében végzi.

Mind a Klub, mind a HÓDGÉP a típuscsaládhoz tartozó gyártási dokumentációval rendelkezik. A dokumentáció egy példányát az Üzembentartó őrzi, minden további szükséges és a későbbiekben meghatározott illetve előírt dokumentáció a Klub az Üzembentartónak megküld.

A 452587/1984 sz. ügyirat 6.3.4. pontjában előírt vizsgálatokat /VHU I/I. 3.1.2., Légügyi előírás és Szabályzat Gyűjtemény /LESzGy/ 99. old./, a felfüggesztő rendszerekre előírt vizsgálatokat /VHU I/I 5.2.2., LESzGy 244. old./, valamint a TRIKE terhelési próbájára vonatkozó előírást LESzGy 407. old./ a Klub a HÓDGÉP-pel történő együttműködés keretében végzi, a 6.3.5. pontban előírt alkalmassági vizsgálatokat a Klub önállóan, megbízott sárkányrepülő szakmai vezetői /SES vezető pilóta és műszaki vezető/ felügyeletével hajtja végre.

A termékek forgalmazása a Klub feladata, az átadás-átvétel feltételeinek teljesítését /6.4. pont/ a Klub biztosítja.

Jelen engedély visszavonásig érvényes.

Budapest, 1987. február 10.

dr. Ordódy Márton  
sárep. szakági vezető

\*

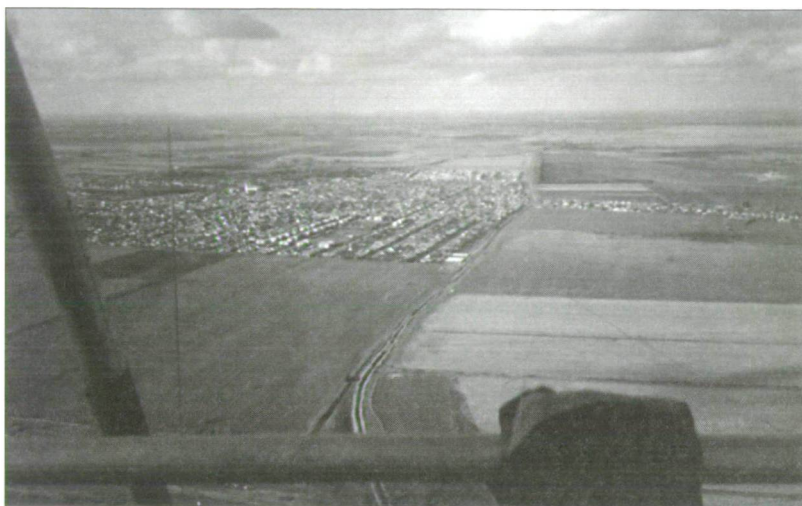
A vitorlázó-, a motoros- és munkarepülés 1949-től kezdődő feldolgozásával és az ejtőernyőzés történetével *folytatása következik.*

\*

## Képek



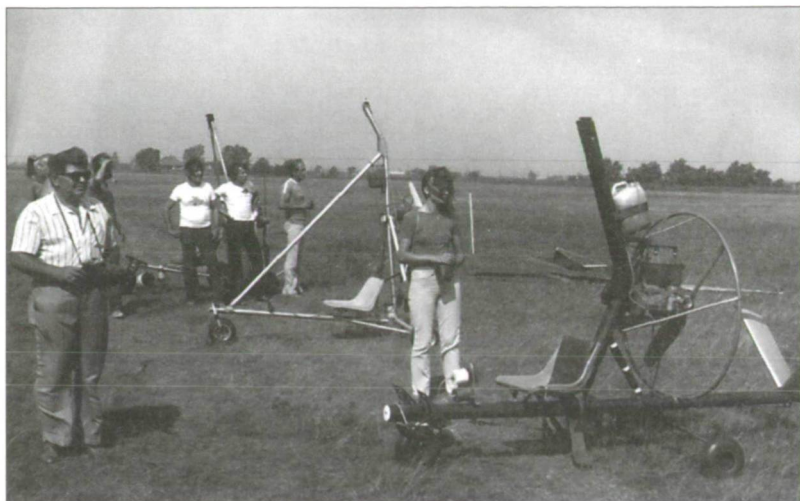
*Bokor András motoros sárkányrepülő oktató*



*Kiskundorozsma távlati képe*



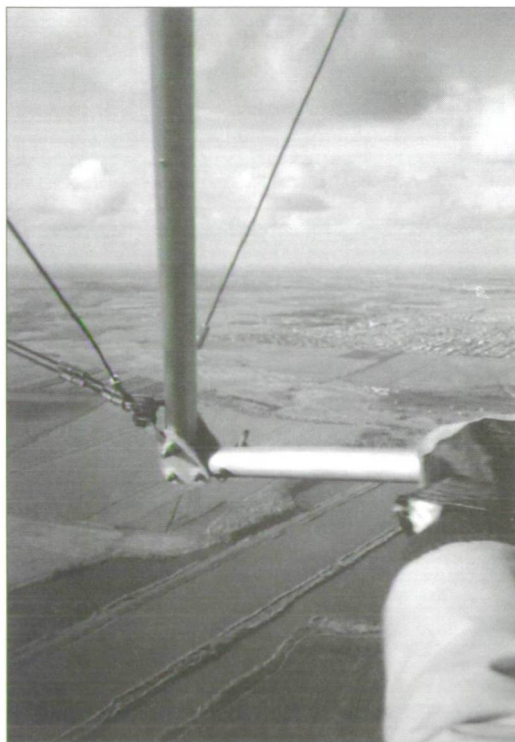
*Bokor András Forráskút térségében*



*Fekete Imre (Szentcs) szárny nélküli gépe (Trike)*



*Apolló CX 1100-as típusú (HÓDGÉP) gyártmányú, kétszemélyes, Rotax motorral szerelt sárkányrepülőgép*



*Szeged, a Maty-ér látképe a pilótaüléséből*



*Balról: Kazán Imre, Pekárik János, Kozenkai Jenő, Manga Gábor. Jobb szélén Bokor András. (1986)*



*Balról jobbra: dr. Bajusz Huba pilóta, Csuri Sándor oktató, Kozenkai Jenő oktató, Szántai Kiss József oktató, Csorba Géza, Hideghéty József és Bokor András pilóta (1986)*

## Felhasznált irodalom:

- BUDAINÉ BOGNÁR Júlia-KANYÓ Ferenc: *A második világháború szegedi hősei és áldozatai*. Szeged Város Önkormányzata és a Szegedért Alapítvány támogatásával a Csongrád Megyei Levéltár, Szeged, 1996.
- CSANÁDI-NAGYVÁRADY-WINKLER: *A magyar repülés története*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1974
- NAGYVÁRADY S.-M. SZABÓ M.-WINKLER L.: *Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1986
- PATAKY Iván-ROZSOS László-SÁRHIDAI Gyula: *Légi háború Magyarország felett I-II*. Zrínyi Kiadó, Budapest, 1992.
- BIMBÓ J.: *Légierő a háborúban*. Zrínyi Kiadó, Budapest, 1973.
- DR. BUJTÁS László: *Hogyan történt?, 1942. augusztus 20. 5 óra 7 perc Horthy István repülőfőhadnagy és kora eltérő megközelítésben*. Média Kiadó, Budapest, 1989.
- BÁNHIDI Antal: *Mese a Gerlékről*. BETA Műszaki Kk., Budapest, 1992.
- MAGYAR Sándor: *Álmodni mertünk 2. kiadás*. HungAvia, Budapest, 1991.
- JEREB Gábor: *Magyar vitorlázó repülőgépek*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1988.
- GUNSTON, Bill: *A második világháború repülőgépei*. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1995.
- TAYLOR, Michael és David MONDEY: *Repülés – Tények és teljesítmények*. Panem – Grafo, Budapest, 1993.
- SZABÓ József: *Repülési lexikon I-II*. Akadémia Kk., Budapest, 1991.
- V. CSAPÓ Béla: *Visszaemlékezéseim*. Kézirat, 1999.
- Alkotói csoport: *Csongrád vármegye* (szerk.: Csikvári Antal) A vármegyei Szociográfia Kiadó Hivatala, Budapest, 1939–39.
- KRISTÓ Gyula: *Szeged története – Kronológia a kezdetektől 1944-ig*. Somogyi Könyvtár, Szeged, 1992.
- DR. RÉVAY József: *Gömbös Gyula élete és politikája*. Franklin-Társulat, Budapest, 1934.
- SZINAI Miklós-SZÜCS László: *Horthy Miklós titkos iratai*. Kossuth Kk., Budapest, 1962.
- SZINAI Miklós-SZÜCS László: *Bethlen István titkos iratai*. Kossuth Kk., Budapest, 1972.
- JUHÁSZ Gyula: *Magyarország külpolitikája 1919–1945*. Kossuth Kk., Budapest, 1969.
- V. VESZTÉNYI János: *A magyar katonai repülés 1920–1945*. Magyar Szárnyak 1993/94. évfolyam
- JÁNOSSY István: *Kis repülő enciklopédia*
- VARGYAI Gyula: *A hadsereg politikai funkciója Magyarországon a harmincas években*. Akadémia Kiadó, Budapest, 1983.
- SZABÓ Tibor-ZALLÁR Arnold: *Szent-Györgyi Albert Szegeden és a Szent-Györgyi gyűjtemény*. Csongrád Megyei Levéltár, Szeged, 1989.
- CSANÁDI-NAGYVÁRADY-WINKLER: *A magyar repülés története 2., bővített kiadás*. Műszaki Kk., Budapest, 1977.



## Folyóiratok

- KAKUSZI József: Századnapló 1921. Álom és tragédia. Magyar Szárnyak. 1992.
- KAKUSZI József: A szegedi repülés kezdetei. (Száva Péter visszaemlékezéseiből). Magyar Szárnyak, 1992.
- A Magyar Királyi vitéz nagybányai Horthy István honvéd repülő Akadémia 1944. augusztus 20-án hadnaggyá avatott évfolyam (Fényképtabló 2. sz. melléklet). Magyar Szárnyak – III. fejezet. 1992.
- SIMON László: A magyar katonai ejtőernyőzés története. Magyar Szárnyak, 1996.
- FAKLA Béla: Felelet egy hosszú kérdésre. Magyar Szárnyak, 1999.
- KLÁRAFALVI Aladár: A repülés történetének szegedi emlékei. Somogyi Könyvtári műhely, 1973., 1–4.
- KLÁRAFALVI Aladár: A repülés történetének szegedi emlékei c. tanulmány helyesbítése. Somogyi Könyvtári műhely, 1975.
- NAGY Ernő: Szegedi látogatás. Kéthetes oktató-továbbképző tanfolyam volt Váton. Magyar Szárnyak, 1943.
- Huszonhét motoros oktató pilóta vizsgálja A Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap beszámolója. Magyar Szárnyak, 1939/7., 13–19.
- A világháború magyar hősi halottjai 1914–1919. A/Tisztek. Magyar Szárnyak, 1939/8., 17–18.
- A világháború magyar hősi halottjai 1914–1919. B/Altisztek. Magyar Szárnyak, 1939/9., 18.
- Szemlén. Magyar Szárnyak, 1939/9., 10.
- A Magyar Aero Szövetség közleményei. Magyar Szárnyak, 1940/10. 29.
- V. MADARÁSZ László: Repülők a világháborúban. Hadtörténelmi Közlemények, 1914. 188., 1915. 208., 1916. 1928. III–IV. 178.,
- TÓTH Sándor: Horthy-hadsereg szervezete I–II. (1920–1944). Hadtörténelmi Közlemények, 1957.
- KOVÁTS L.: Adatok a Magyar Légierő anyagi, technikai állapotáról: 1938–1944. Hadtörténelmi Közlemények, 1979/3., 462–485.
- V. NAGY Vilmos: A felvidék katonai felszabadítása. Hadtörténelmi Közlemények, 1939. I–II.
- SZABÓ Miklós: 1943. szeptember. Veress László Istambulban tárgyal az angolokkal. Hadtörténelmi Közlemények, 1982.
- PAPP János: Az amerikai ingabombázások nyitó napja. Hadtörténelmi Közlemények, 1987/3., 510.
- FODOR Gyula: A légierő fejlődésének hadtörténelmi áttekintése. Hadtörténelmi Közlemények, 1955/3–4., 304–329.

- Repertórium: 1979–1988. Hadtörténelmi Közlemények, 1989.
- A magyar katonai repülőgépgyártás fejlődése. (1938–1944). Hadtörténelmi Közlemények, 1982/4., 548–584.
- VERESS D. Csaba: A Magyar Kir. 101/3. Honi Vadászrepülő Század története. Hadtörténelmi Közlemények, 1989/3.
- Budapest–Algó. Magyar Repülés, 1948/14.
- Algó/figyelő. Magyar Repülés, 1948/15.
- Nyári élmény. Magyar Repülés, 1948/16.
- Népi Repülésért Érdemjelvényt kapni... Magyar Repülés, 1948/17.
- Pilótafőiskola. Magyar Repülés, 1949/5.
- A motoros és vitorlázó oktatók felkészültek ifjúságunk repülő kiképzésére. – Körzeti zárttéri repülőmodell-verseny Szegeden és Miskolcon. Magyar Repülés, 1949/6.
- A Magyar Repülés tudósítói és kistudósítói. Magyar Repülés, 1949/8.
- Az időmérő-biztosok névsora. Magyar Repülés, 1949/10.
- Hírek:... Szeged. Magyar Repülés, 1949/12.
- A Magyar Repülés tudósítói és kistudósító. Magyar Repülés, 1949/15.
- Százazernyi tömeg előtt zajlott le a repülőnapon – V. A. – Országos modellverseny (Hajdúszoboszló). Magyar Repülés, 1949/17.
- Új 'C'-vizsgás vitorlázók. Magyar Repülés, 1949/22.
- Pilótaiskolánk közli – Május 1. vidéken (3 kép Szegedről). Repülés, 1950/10.
- DR. SZABÓ Tibor–DR. ZALLAR Andor: Szent-Györgyi Albertre a pilótára emlékezünk. Repülés, 1986/11., 8–9.
- 36 típus és 15 000 óra – A Kilián és a Vasvári iskolák tevékenysége 1948–1956 között. Top Gun, 1996/13.
- Tobak Tibor: Az I. világháború magyar katonai repülői IX. Top Gun, 1998/6., 16.
- Simon László: A magyar ejtőernyőzés története. Top Gun, 1999/2., 53.
- Simon László: A magyar ejtőernyőzés története/. Top Gun, 1999/3.
- Tobak Tibor: Horthy István halála. Top Gun, 1999/6. 23.
- A M. Kir. Honvéd Repülő Csapatiszthelyettes-képző Iskolába való felvételre az 1942/43. tanévre „Pályázati hirdetmény”. Honvédségi Közlöny, 1942/44., 472–473.
- „Pályázati hirdetmény” 1943/44. évre. Honvédségi Közlöny, 1943/18.

\*

## Levéltári források

- Csongrád Megyei Levéltár – A szegedi villamosvasút társaság levele a Városi Térítési Bizottságnak, 1915. február 10., a telephely átadásáról a repülőgépjavitó-műhely javára.
- Csongrád Megyei Levéltár – Szeged sz. kir. város ügyési leveleiből: Jegyzőkönyv a repülőgépjavitó-műhely visszaadásáról, 1921. november 9.
- Csongrád Megyei Levéltár – Szeged városi Tiszti Főügyész T 325–358. IV. B. 1441. számú jegyzőkönyv kivonata az 1929. április 24-én tartott rendes közgyűlésről. Téma: repülőtér bővítés.
- Csongrád Megyei Levéltár – Magyar királyi rendőrség szegedi kapitányságának 136/1937. biz. sz. levele a Közüti Vaspálya Rt-hez, május 25-én, Horthy Miklós kormányzó elutasításának biztosítása ügyében.
- Csongrád Megyei Levéltár – a városi főispáni hivatal 1938. november 28-án iktatott, Szeged légoltalmi irányítási terve, T. 96-I./3. számú térkép melléklettel.
- Csongrád Megyei Levéltár – a Magyar Királyi Honvéd Légierők Parancsnoksága az iránymérő-ház ügyében a városi főispáni hivatalhoz beadott építési kérelme, valamint az elhelyezési- és kivitelezési-térképmelléklet.
- Csongrád Megyei Levéltár – a főispáni iratok „nem iktatott levelek” csoportjából, 1941. május 3. – Győry Béla a DAK ügyvezető elnökének levele dr. Tukats Sándor főispánnak, a Délvidéki Aero Klub elnökének.
- Csongrád Megyei Levéltár – Szeged sz. kir. város Főispánja 353/1942. április 11-én kelt megrendelő levele a DAK algyői repülőtérén építendő fahangár ügyében.
- Csongrád Megyei Levéltár – Szeged sz. kir. város Főispánja, 1944. III. 29-én kelt 282. sz. ügyirata: a Délvidéki Sportrepülő Egyesület bejelenti, hogy nevét Szegedi Repülő Egyesületté változtatta.
- Csongrád Megyei Levéltár – Szeged sz. kir. város Főispánja 1944. május 15-én kelt 436. sz. levele: A Magyar kir. Földművelésügyi Miniszterhez, a szegedi repülőtér bővítésével kapcsolatos földterület kisajátításának késlekedése miatt.
- Városi és Járási Földhivatal – Az algyői repülőtér 3343. sz. telekkönyvi betétlapja.
- Városi és Járási Földhivatal, Szeged – 681/1967. Fh. (nov. 22-én). Tárgy: az Országos Kőolaj- és Gázipari Tröszt Alföldi Kőolajfűrészi Üzeme (Szolnok) terület kezelésbe adás iránti kérelme. Határozat.
- OKGT Nagyalföldi Kutató- és Feltáró Üzem 15839/70. sz. levél az algyői volt repülőtér létesítményeinek kezelésbe vétele, elfogadása.
- Hadtörténelmi Levéltár – (HL) VKF 1938. I. oszt. Eln. 2546. Az 1938. szeptember 23-án, az új hadijelzések alkalmazásával kapcsolatban kiadott rendelkezés.
- Hadtörténelmi Levéltár – (HL) VKF 1938. I. oszt. Eln. 3283. A Hadsereg Főparancs-

- nokság (HFP) 1938. szeptember 21-én kiadott határozata a „harcérték-jelentés”-ről.
- Hadtörténelmi Levéltár – (HL.) VKF 1938. I. oszt. Eln. 3263. A repülő alakulatok 1938. szeptember 30-i (a nyíltá válás előtti) létszámának jelentése. (A légiertő rejtett létszáma 5564 fő volt.)
  - Hadtörténelmi Levéltár – (HL.) VKF 1938. I. oszt. Eln. 3314. 1938. október 1-én kiadott, a repülő alakulatok új elnevezésével kapcsolatos határozat.
  - Hadtörténelmi Levéltár – (HL.) VKF 1938. I. oszt. Eln. 2820. Az iskola-repülőgépek elavultsága miatt megnövekedett géptörésekről jelentés.

\*

## Magángyűjteményekből

- MVRSZ gyűjteményéből az Algyői repülőtér 1949. évi OMRE motoros iskolák repülési napló-főkönyve / 3 kötet./
- Dr. Süveges Ernő gyűjteményéből az OMRE politikai garanciakérő levele az MDP Szegedi Szervezetének Káder Osztályához. (Bp., 1948. szeptember 16., 3 oldal.)
- MVRSZ Szeged Ter. Szervez. archívumából: Századnapló–1920
- MVRSZ Szeged Ter. Szervez. archívumából: OMRE isk. Parancskönyv 1949

\*

## Sajtóközlemények

Forrásjegyzék. Napilapok

- Élet és Tudomány 1980. IV. 18., 496. old. Dr. Bátya Jenő: A repülés története
- Szegedi Frissülés
  - 1915. június 4. – Cicatricis Lajos főispán elrepül Szeged fölött,

- 1944. május 11., 3. old. – Az ellenséges röplapokat be kell szolgáltatni,
  - 1944. május 23., 2. old. – Repülőmodell-verseny Szegeden,
  - 1944. június 3., 3. old. – Az angolszász repülőgépek péntek délelőtti terrortámadást intéztek Szeged ellen,
  - 1944. június 3., 2. old. – Az ellenséges repülőgépek roncsaihoz hozzányúlni nem szabad,
  - 1944. július 1., 2. old. – A repülő roncsokhoz nyúlni és azokból felszerelést, vagy alkatrészt elvenni szigorúan tilos,
  - 1944. június 27., 3. old. – Hétfőn délután angolszász repülőgépek gyújtóbombákat és gyújtólapokat dobtak le Alsótanyán,
  - 1944. július 4., 1. old. – ...Hétfőn Szegedre hullottak a bombák.
- Szegedi Napló
- 1909. április 30., 6. old. – Egy magyar ember repülőgépe,
  - 1910. május 13., 2. old. – Repülőverseny Szegeden,
  - 1910. május 15. 13. old. – Repülés Szegeden,
  - 1910. május 19., 8. old. – Repülés Szegeden,
  - 1910. május 20., 8. old. – A repülőnap,
  - 1910. május 21., 7. old. – Repülés Szegeden,
  - 1910. május 22., 10. old. – A 29-i felszállás,
  - 1910. május 24., 8. old. – Előkelő vendégek Szegeden,
  - 1910. május 28., 8. old. – A repülőnap és a betörők,
  - 1910. május 29., 14. old. – A mai repülőnap,
  - 1910. május 31., 1. old. – Képek a repülőversenyről, 6–7. old., Aviatikusok Szegeden,
  - 1915. július 25., 9. old. – Szerencsétlenség a Kárász utcában,
  - 1916. május 27., 4. old. – Szegeden lezuhant egy repülőgép,
  - 1916. május 29., 4. old. – A lezuhant pilóta temetése,
  - 1916. július 25., 3. old. – Nagy terv a levegőben – Szeged röplési főállomás lesz?
  - 1916. október 15. 11. old. – Repülőverseny Szabadkán.
- Szegedi Híradó
- 1914. június 9., 3. old. – Nem épített hangárt a város
  - 1914. augusztus 22. – Nem lőtt le repülőgépet a katonaság
  - 1914. október 21. – A honvédség főparancsnoka Szegeden
  - 1915. január 3. – A Szegedi Szabad Oktatási Egyesület – Kiss Gyula tanár előadása a repülőgépekről és a léghajókról. (Hír)
- Szeged és Vidéke
- 1913. június 12. 3. old. – A levegő hőse – Beszélgetés Lányi főhadnagy-pilótával – Tölgyes Gyula írása.,
  - 1915. augusztus 13., 5. old. – Repülőgépek a felsőtanyai népiünnepélyen,

- 1916. május 26., 3. old. – Halálos repülőszerencsétlenség Szegeden,
- 1916. május 27. 5. old. – A lezuhant repülő temetése,
- 1916. május 29., 4. old. – A lezuhant pilóta temetése,
- 1916. június 19., 5. old. – Tűz a repülő-telepen,
- 1916. július 24., 3. old. – Szeged-repülő főállomás – légi járatok, csomag- és személyszállításra
- 1916. október 4., 4. old. – Egy repülő kalandja,
- 1917. április 3., 4. old. – Lezuhant egy pilóta,
- 1917. július 23., 5. old. – Hősi halál.

#### – Friss Hírek

- 1919. január 30., 3. old. – Szentesről Szegedre repülő disznó,
- 1919. szeptember 13., 3. old. – Katonai repülő nem vihet privát postát,
- 1919. október 25., 2. old. – Egy szegedi pilóta kalandos repülése – B. T. írása.,
- 1919. november 3., 2. oldal – Tűz a repülőtéren.

#### – Szegedi Új Nemzedék

- 1944. július 1., 2. old. – A repülő roncsokhoz nyúlni és azokból felszerelést vagy alkatrészt elvinni szigorúan tilos,
- 1944. augusztus 3., 3. old. – Szeged környékén is keresik egy Szentes határában lelőtt ellenséges gép megmenekült pilótáját,
- 1944. augusztus 22., 3. old. – Szeged és Szolnok bombázása a hivatalos jelentésben,
- 1944. szeptember 27., 4. old. – Vizsgáznak az ifjú magyar repülők,
- 1944. október 1., 4. old. – Új rendelkezése a zavaró repüléssel kapcsolatban,
- 1944. október 5., 2. old. – Pro pátria.

#### – Délmagyarország

- 1910. május 22., 13. old. – Francia aviatikusok Szegeden,
- 1910. május 29., 5. old. – A repülőnap,
- 1910. május 31., 6. old. – A repülés,
- 1910. június 1., 9. old. – A szegedi repülés,
- 1910. június 4., 10. old. – A szegedi repülés az Urániában,
- 1911. április 20., 8. old. – Aviatikusok Szegeden,
- 1911. április 21., 5. old. – Katonai változások Szegeden,
- 1911. július 2., 5. old. – Katonai monoplán a hadgyakorlaton,
- 1911. szeptember 24., 7. old. – Szegediek az aviatikáért,
- 1911. szeptember 26., 5. old. – Székely Mihály Szegeden,
- 1911. október 26. 2., 4. old. – Katonai repülőiskola Magyarországon. Szegedi aviatikusok.
- 1911. november 11., 6. old. – A magyar aviatikáért,
- 1912. május 1., 3. old. – Ausztria és Magyarország légi flottája,
- 1912. június 25., 7. old. – Aviatikai nap Szegeden,

- 1912. július 2., 6. old. – Repülőgépek Szeged fölött,
- 1912. szeptember 18., 7. old. – Léghajó Makó felett,
- 1913. április 11., 6. old. – Repülőgép Szeged felett,
- 1913. április 13., 5. old. – Uzelac alezredes Újvidékre repült,
- 1913. július 31., 5. old. – Lányi hadnagy Szegeden fog repülni,
- 1913. augusztus 6., 5. old. – Lányi hadnagy biplánon Szegedre repült,
- 1913. augusztus 10., 8. old. – Vasárnap repülés,
- 1913. augusztus 12., 4. old. – Lányi hadnagy vasárnapi repülése,
- 1914. augusztus 21., 2. old. – Szeged fölött lelőttek egy repülőgépet,
- 1914. szeptember 16. – A pilóták autója – Gyalogjárón gázolt el egy embert,
- 1915. augusztus 13., 5. old. – Repülőgépek a felsőtanyai népiünnepélyen,
- 1915. szept. 3., 7. old. – A tökéletes repülőgép /S–s J–a/
- 1916. március 30. – Rácz Mihály repülő technikus, mérnök kitérítést kapott,
- 1916. május 13., 5. old. – Hírek – Kitérített szegedi hadnagy: Reisz Sándor,
- 1916. május 27., 4. old. – A pilóta-örvezető halálos szerencsétlensége a szegedi, repülőtéren,
- 1916. május 30., 6. old. – Hírek – Hősök halála,
- 1916. június 15., 5. old. – Szegedi tisztek kitérítése,
- 1916. július 25., 6. old. – Repülőállomás Szegeden,
- 1916. július 28. 6. old. – Repülőállomás Szegeden,
- 1916. október 3., 5. old. – Hírek – Kitérítések,
- 1916. október 15., 10. old. – Szegedi repülők versenye Szabadkán,
- 1917. március 14. – Halálos pilóta szerencsétlenség a szegedi repülőtéren,
- 1917. március 17. – A léghajós osztagnak laktanyát építenek Szegeden,
- 1917. április 4. – Egy pilóta szerencsétlensége,
- 1917. július 24. – Szegedi repülő hősihalála,
- 1917. október 27. – Szegedi fiú a hadsereg legjobb repülője,
- 1918. január 16. – Egy szegedi pilóta főhadnagy öngyilkossága,
- 1918. április 20., 5. old. – Hősihalált halt szegedi pilóta,
- 1918. július 2. – Repülőjárat az ország városaiba,
- 1918. augusztus 13. – Repülő kiállítás augusztus 18-án
- 1918. szeptember 18. – A katonanap jövedelme
- 1918. október 10., 5. old. – A szegedi honvéd pótzászlóalj gyászjelentése
- 1919. május 14. – Munkaalkalom repülőgép szakmunkásoknak
- 1919. május 18. – A repülőter anyagai, amelyhez nem szabad hozzányúlni
- 1919. július 1. – Szegedi repülőgép a vörös katonák fölött
- 1925. június 3., 3. old. – Borzalmas szerencsétlenség – Szentkirályi (Kern) Dezső pilóta és Dr. Boross József kórházigazgató halála.
- 1926. május 9. – Hírek – Légi csomagforgalom Wienből
- 1926. augusztus 8. – Hírek – Sétarepülés Budapestről Szegedre
- 1927. április 13. – Hírek – Berlin–Szeged–Konstantinápoly

- 1927. október 5., 7. old. – Pilótaiskola – Hirdetés
- 1927. október 29., 3. old. – Pénteken reggel halálos repülőgép-szerencsétlenség történt a belvárosi temető mellett
- 1927. november 23., 3. old. – Kedden reggel súlyos repülőgép-szerencsétlenség történt a szegedi légikikötő mellett
- 1927. november 24., 5. old. – A szerencsétlenül járt Orosz (nevű) pilóta nem akar tudni arról, hogy lezuhant
- 1927. december 10. – Hírek – Röplapszórás Hódmezővásárhelyen
- 1928. április 29., 10. old. – Repülőnap Szegeden
- 1928. június 26., 6. old. – A Légügyi Hivatal építkezései és a szegedi vállalkozók
- 1928. augusztus 26., 9. old. – Vasárnap lesz Szegeden az „Égi írás” premijere
- 1929. szeptember 4., 5. old. – Motorbiciklik és repülőgépek
- 1930. január 16. – Sportrepülőklubot alakított a szegedi egyetem diáksága
- 1930. április 10. – Megalakult a Délvidéki Sportrepülők Egyesülete
- 1930. április 12. – Húsvét után megalakítják a Délvidéki Aero Klubot
- 1930. május 18. – Ünneppélyes külsőségek között megalakult a Délvidéki Aero Klub
- 1930. május 27. – Szerencsés szerencsétlenség a repülőtéren
- 1930. november 7. – Az első magyar pilótanő
- 1930. szeptember 20. – A Délvidéki Aero Klub három repülőgépen képezi ki a pilótákat
- 1931. február 7. – Gyűjtés a város repülőgépjére
- 1931. április 25., 3. old. – Pénteken súlyos repülőszerencsétlenség történt a repülőtéren
- 1931. április 26., 6. old. – Javult a repülőszerencsétlenség sebesülteinek állapota
- 1931. április 29., 4. old. – Bessenyi Lajos pilóta a pénteki repülőszerencsétlenség áldozata kedden este meghalt
- 1931. május 1., 7. old. – Eltemették Bessenyei Lajos pilótát
- 1931. május 6., 6. old. – Repülőjáratok Szeged és Budapest között
- 1931. június? – Magyar Sándor Szegeden tanult repülni
- 1931. július 22. – Wilhelm Károly szegedi pilóta halálos repülőszerencsétlensége Székesfehérváron
- 1931. július 23. – Szerdán Szegedre hozták Wilhelm Károly holttestét
- 1931. július 24. – Nagy részvét mellett temették el Wilhelm Károly pilótát
- 1931. augusztus 22. – Szerb katonai repülőgép kényszerleszállása a szegedi repülőtéren
- 1932. június 8. – Baleset a repülőtéren
- 1932. szeptember 6. – Kaszala Károly halálos repülőgép-szerencsétlensége
- 1932. október 4. – Baleset a repülőtéren
- 1933. június 20., 5. old. – Hír – Hétfőn érdekes versenyekkel megkezdődött a Szegedi Katonai Sporthét
- 1933. július 23. – Hírek – A legkisebb repülőgép
- 1933. augusztus 2. – Hírek – Olasz újságíró repülő szemléje a trianoni határ felett
- 1934. augusztus 10., 1. old. – Schuschnigg kancellár Szegeden



- 1934. november 4. – Izgalmas Hubertus-vadászlovaglás a repülőtérén
- 1935. július 4., 5. old. – Halálos repülőgép-szerencsétlenség Sándorfalva határában
- 1935. július 11., 2. old. – Klebersberg-telepen keresik a „Karakán” pilótájának elvesztett levelét
- 1935. július 16., 3. old. – Hétfőn délután Szegedre érkeztek a pilótapiknik résztvevői
- 1936. január 31., 6. old. – Vitorlázó repülőgépeket gyárt a szegedi faipari szakközépiskola
- 1936. június 21., 6. old. – Hat vitorlázó repülőgépet készítenek Szegeden
- 1936. október 27., 2. old. – A minisztérium halálra ítélte a faipari iskolát
- 1936. november 27., 3. old. – Tavaszra elkészül polgári repülőtér a régi lóversenytéren
- 1937. május 26., 4. old. – Elkészült a szegedi légi turisztikai leszállóhely
- 1937. június 13., 3. old. – Svéd és francia repülőgépek betegszállítási bemutatója Szegeden
- 1937. július 4. – Tárgyalások kezdődtek, hogy a szabadtéri játékok alatt alföldi repülőnapot rendezzenek Szegeden
- 1937. október 3. – A DAK tájékoztatója és két vitorlázó repülőgép a Tisza és a Szeged szentelése, bemutatója
- 1937. október 12. – Felavatták a Szegedet és a Tiszát – Új tisztikar a DAK élén
- 1938. március 9., 3–4. old. – A vitorlázó repülés – Előadás a Mérnökegyetben
- 1938. április 3., 6. old. – Bánhidi Antal előadása Szegeden dél-amerikai repülő élményeiről
- 1938. június 16., 4. old. – Repülőgépmodellek, kajaksónakok, rádiókészülékek és tankok
- 1938. június 23., 28., 6. és 5. old. – Vasárnap Szegedre érkezik a pilótapiknik légi raja, Angol pilóták csárdáspiknikje Szegeden
- 1938. augusztus 2., 2. old. – Adomány a repülőalapra
- 1938. augusztus 2., 7. old. – Felhívás a magyar nemzeti társadalomhoz!
- 1938. augusztus 24., 5. old. – Egy vitorlázó repülőgép szerencsétlensége
- 1938. augusztus 28., 5. old. – 30 méter magasan hibásan végzett kormánymozdulat okozta a vasárnapi repülőbalesetet
- 1938. október 23., 4. old. – A magyar aviatika problémái – TURUL vasárnapi, szegedi gyűlésén
- 1939. március 4., 6. old. – Hirdetés – A Délvidéki Aero Klub választmányi ülését március 6-án délután 6 órakor tartja a Hungária külön termében.
- 1939. április 9., 4. old. – „Fontos feladatok várnak a magyar repülés terén Szegedre a nemzeti újjáéledés városára.” – Átszervezés előtt áll a, Délvidéki Aero Klub
- 1939. április 22., 6. old. – Hír – A Délvidéki Aero Klub április 29-én, 17 órakor, határozatkép telenség esetén 17 óra 30 perckor, a Hungária sakktermében közgyűlést tart.
- 1939. június 25., 9. old. – Recenzió – Tonelli Sándor: Franciák Szegeden c. könyvről
- 1939. július 6., 7. old. – Hír – 1200 jelentkező közül 140-et vettek fel a repülőiképző tanfolyamra
- 1939. július 8., 6. old. – Repülőnap Orosházán
- 1939. július 23., 7–8. old. – Szeged bélyeggyűjtése az éltre tör
- 1939. szeptember 22., 2. old. – Beiktatták vitéz Szendrey Lászlót Csongrád megye főispáni székébe
- 1939. október 15., 2. old. – Húsz pilótanövendék közül [...] húsz vizsgázott sikerrel

az algyői repülőtéren

- 1939. november 19., 4. old. – Hír – Repülőgép-modellverseny Szegeden
- 1939. november 30., 6. old. – Pénteken mutatják be Szegeden az első magyar repülőfilmet
- 1939. december 1., 6. old. – Ma: az első magyar repülőfilm díszelőadása
- 1939. december 15., 6. old. – Őtóriai repülőtea
- 1939. december 17., 14. old. – Repülőhírek
- 1939. december 10., 8. old. – A szegedi repülőmozgalom
- 1939. december 20., 4. old. – Repülőbélyegek a Horthy-repülőalap támogatására
- 1940. január 14., 2. old. – Új pilótaképző tanfolyamot nyit a Horthy Miklós Repülőalap
- 1940. április 16., 5. old. – Vitorlázó repülőgépen Budapestről Szegedre Fölvívás motornélküli repülőképzésre.
- 1940. április 21., 7. old. – Repülőgépek a Széchenyi-téren
- 1940. május 15., 4. old. – Megkezdődött a szegedi vitorlázó-repülők oktatása
- 1940. június 1., 5. old. – Légibombázás- és ballonvadászat bemutató
- 1940. június 11., 6. old. – A Délvidéki Aero Klub repülőmodell-verseny
- 1940. június 16., 7. old. – Repülőmodell verseny
- 1940. július 21., 7. old. – Az ejtőernyős repülés úttörő magyar hősei
- 1940. augusztus 22., 7. old. – Hír – Vitorlázórepülő-képzés Makón
- 1940. augusztus 8., 3. old. – Szent-Györgyi Albert professzor a sportrepülő
- 1940. augusztus 10., 6. old. – Szent-Györgyi professzor vitorlázó repülést tanul
- 1940. augusztus 25., 12. old. – Hír – A Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap javára [...] az alsó-városi legényegylet operett estét rendez
- 1940. október 27., 6. old. – Szeged a repülőgép modellezők városa
- 1940. december 25., 18. old. – Fekete Dezső máramarosszigeti kinevezése
- 1941. március 5., 6. old. – Hír – Repülj velünk!
- 1941. április 3., 6. old. – Felhívás a város közönségéhez
- 1941. április 8., 3. old. – Tudósítás – Jugoszláv gépek légítámadása Szeged ellen
- 1941. április 10., 3. old. – Tudósítás – Szerdán eltemették a szegedi légi harcban lelőtt szerb pilótákat
- 1941. április 11., 3. old. – Csütörtökön délután 16 perces légiriadó volt Szegeden
- 1941. április 13., 4. old. – Nagyszombaton légítámadást kíséreltek meg a Fehértónál
- 1941. július 1., 4. old. – Diákok vitorlázó modelljeinek, bukórepülési és egyéb rekordjai
- 1941. augusztus 29., 6. old. – Sportrepülői tanfolyam egyetemisták és főiskolások számára
- 1941. szeptember 11., 4. old. – Repülőgépeket Erdélynek
- 1941. szeptember 21., 2. old. – 40 ezer pengő kártérítést kap az áprilisi szerb repülőtámadás 31 szegedi károsultja
- 1941. október 11., 6. old. – Blenheim-bombázó a múzeum előtt...
- 1942. február 10. – Tisztújító közgyűlést tartott a DAK
- 1942. augusztus 22. – vitéz Horthy István halála kapcsán emlékezik – többek között – a szegedi ittlérére

- 1942. szeptember 22. – Tamás András rendőrfogalmazó és Tóth Mátyás pilóta halálos repülőkatasztrófája az algyői repülőtéren
- 1942. november 22., 8. old. – Hirdetmény – Felvétel a repülőszínthelyettes-képző iskolába
- 1942. november 22., 7. old. – Szent-Györgyi Albert sportrepülő vizsgája
- 1942. december 13., 8. old. – Felhívás a magyar ifjúsághoz pilótaképzésre
- 1942. december 25., 11. old. – Modellkészítésen tanulják a repülést Szeged kisdiákjai – Szász Ferenc írása
- 1943. február 23., 5. old. – Napról napra növekszik a szegedi repülőgép modellezők száma
- 1943. április 18., 4. old. – Országos vitorlázórepülő rekordot ért el a szegedi sportrepülő oktatója
- 1943. május 7., 6. old. – Hirdetmény – A Délvidéki Sportrepülő Egyesület felhívása
- 1943. május 14. – Pro Patria – Czucz János repülőszázados
- 1943. május 26. – Repülőmodell kiállítás
- 1943. június 10., 5. old. – Repülőnap lesz pünkösöd vasárnapján Szegeden
- 1943. június 13., 2. old. – Modellverseny és vitorlázó repülőnap
- 1943. június 16. – Vitorlázó és modellverseny pompás pünkösödvasárnapi eredményei
- 1943. július 1., 6. old. – Repülőnap Gyulán
- 1943. július 23., 4. old. – Mi történt a „Horthy Miklós Repülőalap IV.” bélyegek szegedi forgalomba hozatalával?
- 1943. július 24., 6. old. – Ötéves a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap
- 1943. július 25., 4. old. – A „negyedik repülőalap bélyegsorozat” fantasztikus karrierje és a varázs szertefoszlása
- 1943. szeptember 15., 3. old. – Levizsgáztak a Horthy Miklós-repülőalap motoros pilóta növendékei
- 1943. december 12., 6. old. – A Délvidéki Sportrepülő Egyesület felhívása az ifjúsághoz
- 1944. január 16., 10. old. – A Magyar Aero Szövetség elnöke meglátogatta a szegedi sportrepülőket
- 1944. február 6., 10. old. – A Délvidéki Sportrepülő Egyesület közgyűlése
- 1944. február 8., 5. old. – Nagyszabású fejlődésről számoltak be a Szegedi Repülő Egyesület közgyűlésén
- 1944. március 2., 5. old. – Hét nyilvános óvóhelyet építenek a belvárosban
- 1944. március 12., 4. old. – „Légi veszély” és „zavarórepülés” közlése a rádióban
- 1989. április 15. – Repülőterünk múltjából – Bátya Jenő írása.
- 1996. október 22. – 50 éve Megalakult a Délvidéki Sportrepülő Egyesülete
- 1946. október 27. – Ma érkezik Szegedre a rendszeres légi járat első gépe
- 1946. október 29. – Vasárnapi légi sétaút az őszi Szeged fölött – Szász F.
- 1946. november 1. – Szeged – Budapest: 30 perc
- 1946. november 5. – Szegedet rövidesen bekapcsolják a nemzetközi légi forgalomba
- 1946. november 5. – A köd miatt nem indult el hétfőn az első repülőjárat
- 1946. november 8. – Belföldi légipostai forgalom megnyitása

- 1946. november 9. – Menetrend változás a légi forgalomban
  - 1947. április 9. – Államtitkár sportrepülővel érkezett a szegedi tárgyalásra
  - 1947. szeptember 14. – MaDISZ modellezői Budapesten
  - 1947. november 9. – Repülőgépen jön Kispest csapata Szegedre
  - 1947. november 26. – Hírek: Repülő filmmatiné
  - 1947. december 21. – Karácsonyi vásárt rendeznek a MaDISZ repülősök
  - 1948. április 28. – Vitorlázórepülők!
  - 1948. június 6. – Repülőjáratot kér Szeged
  - 1948. augusztus 14. – Finommechanikai műszergyárat a repülőtéren helyezik el
  - 1948. augusztus 28. – Szeptember 1-én indul Algyőn a repülő iskola
  - 1948. szeptember 24. – Repülőnap (október 3-án Budaörsön)
  - 1948. szeptember 28. – Vasárnap hat gép repült be az ország egész területét. Röpcédulát szórtak...
  - 1948. október 12. – Ma avatják fel az algyői motoros repülőiskolát
  - 1948. október 13. – Üzemi munkások a felhők között
  - 1948. november 3. – Megkezdődött a rendszeres oktatás az algyői sportrepülőtéren
  - 1949. április 23. – Algyőn kovácssegédek, vasesztergályosok és parasztok ismerkednek a repülés rejtelmeivel – n. l. v. írása.
  - 1949. május 7. – A repülőmodellezés Szegeden
  - 1949. május 18. – A vitorlázórepülők hétfőn megkezdtek működésüket...
  - 1949. június 1. – Jól sikerült a modellezőverseny Dorozsmán
  - 1949. június 12. – Az OMRE repülőmodellező versenyt rendez... – Repülőmodellverseny a szegedi repülőtéren
  - 1949. június 14. – Szabadságharcos hírek: a szervezet repülőit kéri megbeszélésre
  - 1949. június 22. – Repülő hírek
  - 1949. augusztus 17. – Az algyői repülőiskola felhívása
  - 1950. július 16. – Modellezőversenyt rendez az OMRE
  - 1950. december 6. – Jól dolgoznak a dorozsmai repülőmodellezők
- 
- Szeged – 1920. április 27. – Országos repülőjárat gócpontja lesz Szeged
  - 1920. június 14. – Halálos szerencsétlenség a repülőtéren
  - 1920. november 16. – Kovács Endre ejtőernyős ugrása
  - 1921. január 27. – Baleset érte a Budapest-szegedi légi postát
  - 1921. június 15. – Súlyos szerencsétlenség egy hangár bontása közben
  - 1921. június 16. – Meghalt a szerencsétlenség egyik áldozata
  - 1922. november 26. – A Magyar Aero Szövetség szegedi osztálya repülőgép modellversenyt rendez
  - 1923. szeptember 29. – Román katonai gép Magyarország felett
  - 1924. augusztus 10. – Rendezik a repülőteret a kiállításhoz
  - 1924. szeptember 6. – A Baross Szövetség kiállítása a repülőtéren

- 1924. október 5. – Repülőjárat Szeged-Budapest között
- Szegedi Népszava
  - 1946. január – Háborús áldozatok ideiglenes temetője a repülőtéren.
  - 1946. június 18. – A repülés problémái
  - 1946. június 29. – A repülői kiskertek bérlei
  - 1946. szeptember 17. – A honvédelmi és a közlekedési minisztérium közötti huzavona miatt Szeged kimarad a polgári légi forgalomból – k. e. tudósítása.
  - 1946. november 1. – Szabad a vitorlázó sportrepülés
  - 1946. november 10. – Tavasszal megindul ismét Szegeden a vitorlázó sportrepülés – Buda tudósítása.
  - 1947. november 26. – Széthordják a tolvajok a repülőtér gazdátlan épületeit
  - 1947. november 27. – Repülő filmmatiné a Belvárosi Moziban
  - 1948. január 24. – Mi lesz a repülőtéri épületek sorsa?
  - 1948. február 20. – Kártalanítják a repülőtéri földek volt tulajdonosait.
- Szegedi Kis Újság
  - 1947. április 9. – A DSE keretes hirdetménye
  - 1947. április 23. – Rövidesen megindul a szegedi repülőélet
- Szegedi Hírlap
  - 1948. június 8. – A repülőtéren létesít tangazdaságot az ősszel megnyíló szövetkezeti középiskola
  - 1948. július 23. – Repülőmodellező verseny
  - 1948. augusztus 28. – Szeptember 1-jén indul Algyőn a repülő-iskola
  - 1948. szeptember 23. – Kijavították a repülőtéri épületek tetőzetét
  - 1948. november 24. – Repülőgéppel a vadlibák ellen
  - 1949. március 19. – A Sporthivatal felhívása.

# Tartalomjegyzék

Szerkesztői beharangozó .....	9
-------------------------------	---

## I. rész

Katonai, polgári, kereskedelmi és sportrepülés, repülőmodellezés.....	11
---	----

Előzmények .....	12
Szeged is „kóstolgatja” az aviatikát .....	13
A kezdet .....	21
A „Vörös Légjáró Csapatok” Szegeden .....	34
És testet ölt a „szegedi gondolat” .....	40
Megkezdődik a magyar repülés főnix-korszaka .....	52
A szegedi kiteljesedés évei .....	65
És létrejött a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap (HMNRA) .....	79
Háború már a kapuk előtt .....	90
Szeged angol, amerikai és szovjet bombázása .....	120
Kiegészítő adatok .....	126
Emléktáblák .....	129
Szeged tüzérségi, bombázó és gyalogsági gyakorló lötere .....	131

## II. rész

A polgári repülés és Szeged .....	133
Polgári repülés a két világháború között .....	135
A polgári repülés 1946-tól 1963-ig .....	144
Kísérletek az újrakezdésre .....	154

### III. rész

A sportrepülés újjáépítése – Szeged–Algyő .....	157
Algyő, a szegedi sportrepülőtér és a DSE .....	162
„Végre lehet repülni...” .....	169
A haderőn kívüli előképzés .....	172

### IV. rész

Szeged és a sárkányrepülés .....	176
Történelmi előzmények .....	177
Magyar Honvédelmi Szövetség	
Csongrád Megyei Repülő Klub Szeged .....	179

Képek .....	217
Felhasznált irodalom: .....	222
Folyóiratok .....	223
Levéltári források .....	225
Magángyűjteményekből .....	226
Sajtóközlemények .....	226

1.000,-

Szerkesztette a Magyar Veterán Repülők Szövetsége  
Szeged Területi Szervezetének repüléstörténeti munkacsoportja megbízásából  
Pusztai János, a fotóanyagot Török József

Az anyaggyűjtésben részt vett:  
néhai Kakuzsi József, Borbély Gábor, Bakos Tibor,  
Máramarosi György, Pusztai János és Török József

A munkát visszaemlékezéseivel segítette  
vitéz Csapó Béla,  
Döme Béla,  
Máramarosi György,  
Dr. Süveges Ernő

Fotó-, irat- és sajtóarchívumát az alkotók rendelkezésére bocsátotta

Bartos Tibor,  
Bohata István,  
Bokor András,  
vitéz Csapó Béla,  
Csáki Imre,  
Dávid Lajos,  
Klárafalvi Aladár,  
Dr. Süveges Ernő,  
Török József

borítóterv: Majzik Andrea

tipográfia: ífj. Pusztai János

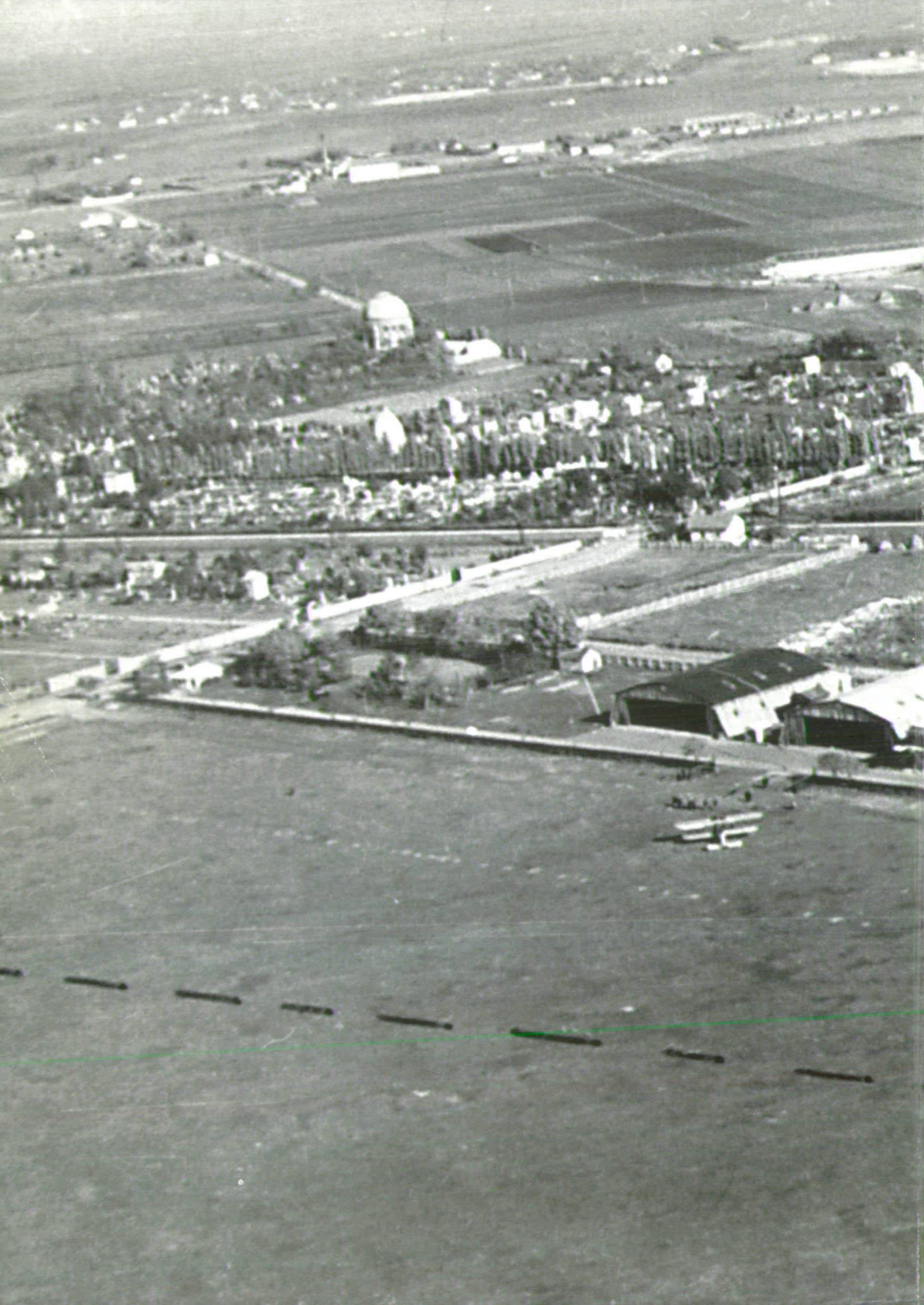
© Belvedere Meridionale, 2002

Kiadta a Belvedere Meridionale  
Felelős kiadó Szegfű László  
Kiadóvezető Jancsák Csaba  
A szöveget gondozta Kiss Gábor Ferenc  
Korrektor Pető Bálint  
6725 Szeged, Hattyas sor 10.  
www.belvedere.meridionale.hu  
belvedere@jgytf.u-szeged.hu  
Nyomda Quality Print Kft.  
Tel.: 30/271-4860

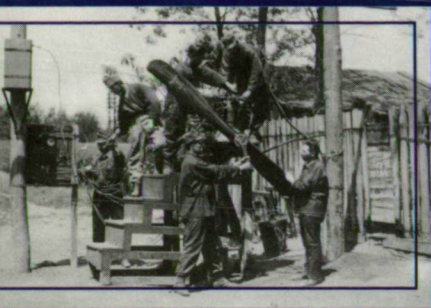
ISBN 963 8624 3 5











A XXI. század embere úgy gondolja, nem érdekes, mi történt a légiközlekedés terén a múltban, hiszen arról sem beszélünk, egy nap hányszor veszünk levegőt.

Csak a ma, a most érdekes...

Pedig a helyzet nem ilyen egyszerű.

Napjaink közlekedésére nagy hatást gyakoroltak a múlt történései:

békeszerződések, háborúk, katasztrófák, ideológiák. Egyes térségek sorsa függött annak közlekedési adottságaitól,

s függetlenül attól, hogy az adott terület fejlett volt, avagy elmaradott, az ellenség számára stratégiai értéket jelentett.

A Pusztai János által szerkesztett kötetből ízelítőt kaphatunk ebből a hatalmas témából. A kiadó több éves kutatómunka eredményét tárja összefoglaló tanulmány-kötetben a Kedves Olvasó elé.

A tanulmányok egy része a Belvedere Meridionale periodika hasábjain jelent meg, és így, csokorba szerkesztve most kerül először kiadásra.

Hiánypótló munkát olvashatunk, amely nemcsak segíti a repüléstörténeti tájékozódást, hanem továbbgondolkodásra, újabb kutatásokra is ösztönöz.